

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

**FERROVIA E MEMÓRIA:**  
**ESTUDO SOBRE O TRABALHO E A CATEGORIA DOS ANTIGOS FERROVIÁRIOS**  
**DA VILA INDUSTRIAL DE CAMPINAS**

**MARCO HENRIQUE ZAMBELLO**

**SETEMBRO DE 2005**

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

**FERROVIA E MEMÓRIA:**  
**ESTUDO SOBRE O TRABALHO E A CATEGORIA DOS ANTIGOS FERROVIÁRIOS**  
**DA VILA INDUSTRIAL DE CAMPINAS**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA AO  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA DA FACULDADE  
DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS DA  
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO.

**MARCO HENRIQUE ZAMBELLO**

**ORIENTADORA: PROFA. DRA. HELOÍSA HELENA TEIXEIRA DE SOUZA MARTINS.**

**SETEMBRO DE 2005**

**Mário Barreira:** “A gente tem que ter atrás aquela prática, que podia até quebrar o velocímetro que a gente era capaz de dar conta até de trem de passageiro. A gente regulava o horário pelo jeito de trabalhar”.

**José Ruas Filho:** “Se o maquinista não for bom, ele não dá conta do serviço”.

**Mário Barreira:** “O maquinista precisa ser muito cabeça boa para trabalhar direitinho, para poupar o serviço do foguista”.

(Mário Barreira, 86 anos, antigo maquinista da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1999).

(José Ruas Filho, 85 anos, antigo maquinista da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, 1999).

### **Ausência**

“Por muito tempo achei que ausência é falta.  
E lastimava, ignorante, a falta.  
Hoje não a lastimo.  
Não há falta na ausência.  
A ausência é um estar em mim.  
E sinto-a, branca, tão pegada, aconchegada nos  
[meus braços,  
que rio e danço e invento exclamações alegres,  
porque a ausência, essa ausência assimilada,  
ninguém a rouba mais de mim.”

(Carlos Drummond de Andrade, 1984).

## **Agradecimentos**

De forma especial, agradeço à Professora Heloísa Helena Teixeira de Souza Martins pelas oportunidades oferecidas na graduação e pós, por seus ensinamentos, pelas orientações e confiança depositadas no meu trabalho desde o início. Suas sugestões ao longo da redação foram fundamentais.

A idéia de estudar o mundo ferroviário nasceu do convívio com meu avô Arthur Paratelli, no período do colegial, quando sentava com ele à mesa do café da tarde e ouvia suas histórias. Em memória, demonstro minha gratidão por toda vivência e caráter transmitido. Agradeço a minha avó Antonia Furlanetto Paratelli, por quem tenho especial apreço, por suas receitas caipiras e abraço apertado.

À minha mãe e ao meu pai, que são filhos de ferroviários, pela segurança que possibilitou meus estudos na graduação e conclusão desta dissertação.

Aos meus irmãos Marcelo e Fábio, por ajudarem no período de conclusão do texto; à minha irmã Sandra e ao sobrinho Diogo, pelo incentivo. Ao meu tio Crineu Irineu, ferroviário da Noroeste, e à prima Betinha, que me ajudaram com material de pesquisa. As minhas tias Neusa e Conceição, que muitas vezes deram suporte aos meus estudos.

À Professora Maria Helena Oliva Augusto e ao Professor Paulo Roberto Ribeiro Fontes pelas leituras interessadas e pelos aconselhamentos no exame de qualificação, fundamentais para o desdobramento das pesquisas de campo e do texto.

Ao Professor José de Souza Martins, por ceder material de pesquisa e pelas inesquecíveis aulas nas salas e ruas.

Agradeço à Ângela e Irani pela simpatia e esclarecimentos em todos os momentos da pós-graduação.

Ao Dr. Irineu Carlos, filho do líder Irineu de Oliveira Prado, pela cortesia, esclarecimentos e pelos documentos reproduzidos e enviados.

Ao presidente do sindicato dos ferroviários da Zona Paulista, Waldemar Raffa, ao Ariovaldo, Cássio e, especialmente, ao Ciro Barros, pelas oportunidades nas assembleias, pelo acesso ao arquivo e à memória da instituição. Ao Odair Valente do Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogyana pela indicação de textos, de nomes de antigos trabalhadores e por ceder material de pesquisa. Alguns ferroviários dessas duas entidades dão verdadeiras aulas de sindicalismo ao empenharem-se nas incessantes lutas num contexto de adversidade e de derrocada do sistema ferroviário do interior paulista.

Agradeço ao Oswaldo Gotardi e ao João Gomes Pardal, pela abertura do Centro e Sociedade Beneficente dos Ferroviários da ex-Paulista e a todos os ferroviários que me concederam entrevistas na sede: Nicola Venturini, Luis Alberto, Arlindo de Camargo, Olívio Tomé, Florival Fiúza Nobre e Alcides Ferreira. Agradeço aos ferroviários que me concederam entrevista em suas respectivas casas: Antonio Torino, Walter Brümel, Atilde Mantovani, Geraldo de Brito, Januário Gangiani, André Mascarin, Mario Barreira, José Ruas Filho, Ernesto José Thans, Milton Dias Fonseca, Ruy Gouvêa, Leonildo Franco de Godoy, Waldemar de Carvalho, Laerte Rigoletto, José Geraldo Mattoso, Joaquim Rabelo, Wanderley Chiarelli, Odilon Barretto, Alcyr Pignati, Benedicto Felice, Antônio Mafra Oliveira, Dirceu de Campos Ferreira e Manoel Rodrigues Seixas. Agradeço a todos de forma especial pela atenção e por terem me deixado entrar nas memórias de suas vidas.

Ao fotógrafo Gilberto De Biase, por ceder as imagens de Campinas da década de 1950, e ao seu filho Roberto, por digitalizá-las. Em cada visita que fiz ao fotógrafo foi possível experimentar diferentes tempos e lugares, foi possível conhecer as ruas de Campinas como nunca, foi possível visitar bailes, peças de teatros, corridas de cavalo, jogos de futebol e imagens da história política da cidade. Gilberto De Biase tem guardada a memória de Campinas e o seu acervo requer atenção especial. Campinas tem uma dívida com o fotógrafo.

A Marilene Castilho Pimentel Pedroso, por realizar os serviços “urgentes” de digitalização de documentos do Arquivo do Estado.

Agradeço a todos os colegas do curso de pós-graduação, em especial ao Rogério, Marcinha, Daniel, Mariana, Kibe, Fabiana, Muryatam, Michele, Geórgia e Henrique. À historiadora Beatriz Brunsantin, por ter ajudado com dados do DEOPS. Ao Alexandre Rizzo, amigo desde muito tempo atrás. Agradeço à Regina Ikezaki, ao Cláudio Arantes, Marcelo Scalice e ao Cláudio Oliveira pelo convívio na graduação. A Vanessa Vicentin, por seu apoio muito necessário.

À Cris pela companhia, amor e carinho.

A Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo pelo apoio financeiro e, a sua assessoria, pelas críticas, indicações e incentivo.

## Sumário

	<b>Página</b>
<b>Resumo/Abstract</b>	07
<b>Convite ao olhar</b>	09

### Introdução

#### Explorando o problema da memória

I- A memória ferroviária	11
II- A Vila e o método de pesquisa	19
III- Sociologia e memória: apontamentos para o estudo da memória narrada	26

### Primeira Parte

#### Mogyana, Paulista e os ferroviários do interior

<b>1- As ferrovias paulistas e o seu progresso pretérito</b>	<b>34</b>
a) Os opostos do progresso e do desenvolvimento ferroviário	38
b) A consolidação do desenvolvimento nas cidades do café e das ferrovias	60
<b>2- A formação da categoria ferroviária</b>	<b>74</b>
a) Greve de 1906: “o operário não é uma máquina inconsciente!”	78
b) A Lei dos Ferroviários	92
c) Greve de 1934: fazer a unidade em mangas de camisa, ao lado de Pedro	118

<b>3- As comissões de reivindicações dos ferroviários da Paulista e da Mogyana</b>	148
a) Comissão de reivindicações: “para suavizar nossa situação de penúria”	155
b) Greves de 1948: “vocês são tudo patrão”	170
<b>4- Da encampação à privatização das ferrovias paulistas</b>	185
a) Quando o sindicato derrotou a “empregadora de 400 anos”	190
b) Unificação e privatização: trabalhador ensinando engenheiro	223

## **Segunda Parte**

### **A memória do tempo do trabalho dos antigos ferroviários da Vila Industrial**

<b>5- Experiências de ingresso: “Sempre gostei de locomotiva, mas a gente não sabe o que é.”</b>	246
<b>6- Disciplina da Paulista: “A gente aprendeu muito disciplina, foi bom prá nós”</b>	274
<b>7- Identidade ferroviária: “A gente tem que ter atrás toda aquela prática”</b>	297
<b>Conclusões Finais</b>	332
<b>Bibliografia</b>	344
<b>Anexos</b>	356

## **Resumo**

O tema da dissertação é a memória associada às relações de trabalho, aos modos de vida e à trajetória da categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas, recuperada por meio de entrevistas, fontes escritas e iconográficas de arquivos públicos, de sindicatos e de associação de ferroviários. O período delimitado resultou da tentativa de sistematizar fragmentos da história das ferrovias e da categoria no auge e na decadência das companhias Mogyana e Paulista. Na primeira parte da dissertação são apresentadas as limitações econômicas do progresso dos trilhos no Estado de São Paulo e o desenvolvimento urbano da cidade de Campinas; importantes movimentos grevistas ferroviários em diferentes períodos da história política brasileira; e, finalmente, uma breve análise da privatização das ferrovias e a conseqüente crise da categoria ferroviária. Na segunda parte, algumas experiências sociais, de trabalho e dos trabalhadores em ferrovias paulistas são caracterizadas por meio da memória de funcionários aposentados das estradas de ferro campineiras, residentes da Vila Industrial. Os relatos revelam e tornam claras as técnicas do passado, a rotina dentro e fora do trabalho, as mudanças ocorridas no mundo ferroviário ao longo do tempo e a identidade ferroviária.

## **Abstract**

The theme of the dissertation is the memory associated to the work relationships, to the life manners and the trajectory of the old railmen's category of the Industrial Villa of Campinas, recovered by means of interviews, sources writings and iconography of public files, of unions and of railmen's association. The defined period resulted of the attempt of systematizing fragments of the history of the railways and of the category in the peak and in the decadence of the companhias Mogyana and Paulista. In the first part of the dissertation are presented the economic limitations of the progress of the railways in the State of São Paulo and the urban development of the city of Campinas; important movements rail strikers in different periods of the Brazilian political history; and, finally, a brief analysis of the privatization of the railways and the consequent crisis of the rail category. In the second part, some work experiences and social of the workers in railways of the São Paulo they are characterized by means of the older employees' memory of the railways campineiras, residents in the Industrial Villa. The reports reveal and they turn clear the techniques of the past, the routine inside and out of the work, the changes happened in the rail world along the time and the railmen identity.



Gilberto De Biasi, 1951.

## Convite ao olhar

Este trabalho nasceu das conversas com meu avô e dos olhares para os traços deixados pelas antigas companhias ferroviárias nas cidades do interior paulista: trilhos cruzando avenidas, postes de telégrafos com fios corroídos, vagões e locomotivas enfileirados nos pátios das estações abandonadas. Com pouca frequência, vê-se transitar uma composição de trem nos trilhos que cortam o centro da cidade: algumas locomotivas puxando uma centena de vagões em direção ao litoral. Os olhares questionam a contradição entre as péssimas condições dos atuais sistemas de transportes e o que aquelas sucatas representavam para quem viveu o tempo do trem e lembra do seu conforto e eficiência no passado.

A minha lembrança do passado do trem é a do tempo de criança, tempos de espera na gare da estação de Campinas e das viagens que fiz com meus irmãos e avô ferroviário. Tempo em que a ferrovia ainda parecia ser uma necessidade para uma grande quantidade de pessoas. Eram viagens em trens lotados e já retardatários, os comboios paravam muitas vezes e atrasavam horas. Mas eram viagens confortáveis nos acentos almofadados, ou no carro restaurante da FEPASA. Partíamos de Campinas em direção a Dois Córregos e passávamos pelas estações de Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Americana, Limeira, Cordeirópolis, Rio Claro, Itirapina, Brotas, Espirado, Torrinha, Taboleiro, Ventania e, finalmente, Dois Córregos. Hoje, muitas dessas estações estão cobertas pelo mato e os carros de passageiros são corroídos sob sol e chuva, viram sucatas pilhadas e vendidas em ferros-velhos.

O olhar voltado para o passado do trem é reforçado com imagens criadas pelas histórias do meu avô materno, natural do pé da serra de Brotas, antigo colono italiano que trabalhou desde criança nas lavouras de café e algodão, autodidata, que se tornou eletricitista da Paulista. Sempre me interessei por suas aventuras de trabalhador misturadas à história política do Brasil, marcadas pelo tempo de Getúlio Vargas, pai do trabalhador; tempo em que o candidato à presidência Jânio Quadros pegou o meu tio no colo em uma de suas paradas em Dois Córregos; tempo de trabalho duro, mas de muito orgulho. Tempo em que uma grande porção do interior paulista era servida pela ferrovia e seus operários.

O olhar para a ferrovia no presente também questiona onde estão os antigos ferroviários que nela trabalhavam, como o meu avô. Onde está o antigo maquinista que conduziu Jânio Quadros? Onde estão os chefes de estações que as conservavam? Onde está o pessoal de correr linhas para fazer os reparos nos traços abandonados? Onde está

o antigo chefe de trem para manter funcionando os carros de passageiros e vagões, agora estacionados em qualquer canto da malha ferroviária e consumidos pelo tempo?

O relógio da estação do trem parou e ninguém para consertá-lo. Pararam as locomotivas, ninguém para conduzi-las. O carro de passageiros não necessita do chefe de trem para revistar seu estado, mas ainda há passageiros. Os postes de correr linhas não têm mais as linhas para correr a eletricidade, foi desligado o eletricista. Passado.

Esta é uma realidade comum nos diversos pátios de estações sobreviventes pelo interior do Brasil. O relógio parou sem que os trabalhadores fossem avisados e as experiências vividas nos trilhos e caminhos do trem vão sendo descartadas. O trabalho ferroviário pertence ao passado, e o passado foi esquecido.

O tempo do trem que acertava os relógios é, talvez para a maioria das pessoas, aquele que não volta mais. Para os antigos ferroviários esse é o tempo que volta sempre e revela-se forte e persistente. É o tempo do trabalho, do relógio, do movimento dos passageiros na hora da chegada do trem. É o tempo do patrão, do companheiro, do lar distante, da distância da família. É memória feita de experiências.

As experiências da prática do trabalho ferroviário que antes se afirmavam eternas anunciavam ao aprendiz os caminhos dos acertos. O pai anunciava ao filho as tarefas, as funções de cada ferramenta e este fazia exatamente igual ao mestre. A sabedoria encontrava seu destino, assim o trabalhador podia ver os resultados de seu trabalho nas mãos do aprendiz. O tempo não cessava.

Assim foi o tempo na Vila Industrial de Campinas, uma eterna troca de experiências. O bairro já fora mais ferroviário. Todos acordavam antes do primeiro trem que apitava às cinco da manhã. Talvez, os poucos ferroviários que ainda vivem no bairro, hoje acordem no mesmo horário de antes. Mas o trabalho é somente o da memória.

## I – A Memória Ferroviária

Este estudo tem como tema central a memória associada às relações de trabalho, aos modos de vida e à trajetória da categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. O objetivo é resgatar sociologicamente os comportamentos operários produzidos pelo trabalho no transporte ferroviário, baseado nas representações sociais suscitadas nos relatos de ex-ferroviários e na reconstrução histórica de algumas experiências dos sindicatos da categoria e de suas lideranças.

O período delimitado resulta da tentativa de sistematizar fragmentos da história dos trabalhadores em ferrovias, estabelecendo relações entre passado e presente, a partir de duas realidades opostas: do auge e da decadência das principais companhias de estradas de ferro campineiras, Mogyana e Paulista, formadas por meio das motivações econômicas dos cafeicultores da região na década de 60 e 70 do século XIX; encampadas pelo Estado em 1952 e 1961, respectivamente; unificadas e transformadas em FEPASA<sup>1</sup> em 1971; federalizada em 1997 e privatizada em 1998, denominada Ferrovias Bandeirantes. Juntas chegaram a somar 16 mil trabalhadores na década de 1960 e, nas atuais circunstâncias, têm 1.100 empregados distribuídos nas funções administrativas, tração e oficinas.

As linhas dos trens do interior do Estado de São Paulo, que no passado suportavam o dinamismo dos destinos dos passageiros e das riquezas diversas entre as cidades, foram limitadas a funcionar como corredores de exportação dos trens programados para carregar apenas determinadas mercadorias do ponto produtor ao ponto exportador. Os trens de passageiros foram desativados por serem classificados como deficitários e a modernização do controle de tráfego dos poucos comboios com muitos vagões cheios de cargas tornou obsoletas antigas funções de trabalho.

As idéias de progresso do final do século XIX abriram caminho para o avanço da modernidade no interior paulista e reproduziram obras cujas presenças criaram novas formas de trabalho e sociabilidades. A “crise” do transporte ferroviário freou os movimentos que animavam as vidas nas vilas e comunidades vicinais nascidas da função de concentrarem os serviços das companhias, com suas estações, oficinas e barracões, que empregaram gerações de trabalhadores. O abandono dos prédios das centenárias estações construídas com as cifras do café indica o fim de uma época da história brasileira marcada pela exuberância do estilo suplantado pela economia, que no

---

<sup>1</sup>- Além da Mogyana e da Paulista, o Estado também incorporou e envolveu na unificação as companhias São Paulo- Minas, Araraquarense e Sorocabana. Hoje, as linhas dos trens que compõem o sistema de transporte ferroviário metropolitano de São Paulo pertencem a Sorocabana.

passado era encantada pela *“locomotiva, esse chefe d’obra da mecânica moderna, que alguém já comparou à um phantastico e altivo animal”*<sup>2</sup>.

No dia 11 de agosto de 1872, o primeiro trem da Companhia Paulista proveniente de Jundiaí chegou a Campinas trazendo a seus contemporâneos o significado de *“uma festa da indústria e da democracia”*<sup>3</sup>. Em 3 de maio de 1875, foi aberto o tráfego da Mogyana. A ocorrência das duas companhias na cidade estimulou a ampliação das atividades industriais e originou novos núcleos urbanos. Logo atrás do pátio da estação da Paulista, emergiram as primeiras manufaturas e ao lado foram instaladas as oficinas da Mogyana. A construção de moradias pelas companhias para seus trabalhadores confirmou a vocação operária da região denominada de Vila Industrial, também habitada por assalariados de outras atividades. Ao longo do tempo, novos setores da indústria e de serviços somaram-se à economia da cidade, diversificando ainda mais a natureza de sua riqueza e expansão urbana.

A velha estação e a Vila sobrevivem, não com o mesmo movimento do passado, mas com a memória cravada nas vielas, ruas, casas e nos traços deixados pela estrada de ferro. Os antigos ferroviários que ainda vivem no bairro carregam as experiências dos “tempos áureos” do trem ao lado do pátio decadente, e vêem muitas de suas práticas do passado perderem sentido e serem extintas. O antigo maquinista de locomotiva a vapor, o chefe de trem, o eletricitista de correr linhas e o chefe de estação tendem a desaparecer. Como acontece com outros profissionais, o ferroviário parece ter a necessidade de preservar a memória acerca do seu trabalho. Talvez por isso resgata e conta suas aventuras nos trilhos, transmitindo o saber adquirido na prática.

Lembrando Walter Benjamin (1987: 207), é como nos momentos finais do agonizante, que no seu *“interior desfilam inúmeras imagens – visões de si mesmo, nas quais ele se havia encontrado sem se dar conta disso –, assim o inesquecível aflora de repente em seus gestos e olhares, conferindo a tudo o que lhe diz respeito àquela autoridade que mesmo um pobre-diabo possui ao morrer, para os vivos ao seu redor”*. Pertence ao sujeito no limiar da morte a autoridade de transmitir sua experiência vivida, reveladora do passado com vistas no futuro, por meio da qual é possível estabelecer a continuidade dos segredos compartilhados entre pai e filho.

A memória narrada possibilita a transmissão da experiência de quem viveu a história, seja o “mestre sedentário” ou o “aprendiz migrante”. Todos trabalhavam juntos

---

<sup>2</sup>- Citação do discurso de Falcão Filho proferido no dia da inauguração do trecho de Jundiaí à Campinas, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. *Correio Paulistano, São Paulo, 15 de agosto de 1872.*

<sup>3</sup>- Idem.

na mesma oficina, *“cada mestre tinha sido um aprendiz ambulante antes de se fixar em sua pátria ou no estrangeiro”* (Id: 199). Assim Robert Owen (MARX, 1973: 45) descreve o período anterior a maquinização do trabalho e a vida nas corporações de ofícios: *“havia inúmeros pequenos artesãos, secundados por alguns raros companheiros que esperavam, por sua vez, vir a ser pequenos artesãos. Em geral, comiam todos à mesma mesa e viviam em conjunto. Reinava entre eles um sentimento e um espírito de igualdade”*. Hobsbawm (2000: 293) menciona o *“declínio do caminho alternativo para o orgulho e o amor-próprio: o treinamento e a experiência do artífice bem-formado”*. Todavia, o progresso técnico e a divisão social do trabalho aniquilam a experiência de grupo formada a partir de relações de trabalho baseadas na organização coletiva, em que era possível manter e reforçar o vínculo consciente de um passado comum entre os indivíduos.

*O trabalho gera uma nova criação*. Marx (1988: 164) compreendeu que *“as condições técnicas do processo de trabalho podem ser transformadas de forma que, por exemplo, onde antes 10 trabalhadores com 10 ferramentas de pouco valor processavam uma massa relativamente pequena de matéria-prima, agora 1 trabalhador com 1 máquina cara processa cem vezes mais matéria-prima”*. O trabalhador foi obrigado a obedecer aos ritmos da máquina, condicionar-se ao tempo estabelecido por aquele que a projetou e regulou. As experiências transmitidas, os segredos do trabalho narrados, reduziram-se a mera comunicação de procedimentos repetitivos e fórmulas matemáticas. A transformação do instrumento de trabalho em maquinaria torna o trabalho objetivado dominante frente o trabalho vivo: *“não só se apropria deste último, como ainda o domina ativamente no processo de produção real”* (Id., 1973: 23).

As relações constitutivas do processo de trabalho ferroviário do presente têm pouco a ver com as práticas do passado. A importância do registro da memória dos ferroviários reside na preservação das experiências de trabalho perpassadas geralmente através de três gerações. As hipóteses desta pesquisa supõem que as memórias narradas revelam e tornam claras as técnicas do passado, as rotinas dentro e fora do trabalho, as mudanças ocorridas no mundo ferroviário ao longo do tempo. Somando outras fontes à memória dos sujeitos é possível trazer à tona as lutas dos trabalhadores por direitos e as características da formação da categoria ferroviária e de suas lideranças, que mereceram pouca atenção por parte da literatura acadêmica.

Existem poucos estudos relativos aos ferroviários do interior paulista. Muitos relativos à ferrovia, e o principal trabalho, *Café e Ferrovia: a evolução ferroviária de*

*São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, escrito pelo geógrafo Odilon Nogueira de Matos originalmente em 1973, nos fornece um excelente histórico do avanço do transporte ferroviário no Estado de São Paulo. O autor caracteriza a ferrovia como “a força de uma realidade”: povoando e desenvolvendo, a ferrovia transforma e modela uma paisagem urbana. “A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de uma atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades” (p.117).

Wilma Peres Costa, em sua tese *Ferrovias e Trabalho Assalariado de São Paulo*, de 1975, aborda três temas: a produção cafeeira paulista, a expansão ferroviária e a transição para o sistema de trabalho assalariado. O significado que as ferrovias assumiram tem relação com a suposição de que “as vias férreas tenham se tornado o embrião de um mercado urbano de trabalho assalariado no Brasil e em São Paulo particularmente, atraindo e concentrando tanto mão de obra nacional quanto a estrangeira. Essa mão de obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro de uma ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem, cuja superação histórica acelera” (p.160).

Sobre a relação trabalho/ferroviários cito três textos. O primeiro, *Ferrovias e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*, de Liliana Petrelli Segnini, de 1982, estuda a evolução do sistema disciplinar nas companhias ferroviárias. A estação ferroviária e seu relógio demarcam os novos tempos nas cidades, não só na paisagem urbana, mas também nas relações de trabalho: “as ferrovias foram escolas na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho”. A organização empregada na Companhia Paulista, “sofre também a reação dos funcionários, surgindo a cada época, características peculiares que vão dotá-la de um dinamismo próprio” (pp.15-16).

A tese de Liliana Bueno dos Reis Garcia, *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e Vida Operária – 1930-1940*, defendida em 1992, resgata a introdução na empresa, em 1928, dos métodos de administração científica do trabalho fundados nos princípios tayloristas. A partir de depoimentos de antigos ferroviários e de relatórios da empresa, a autora procura visualizar o que a

história da Companhia Paulista “ocultou”: *“a história da luta dos ferroviários para sobreviverem, ao se submeterem a normas tão rígidas de controle e de opressão, que se faziam presentes em defesa da imagem de eficiência e de organização criada pela ferrovia e em torno da ferrovia”*. Segundo Garcia, o universo dos trabalhadores *“foi o mundo do trabalho e o engrandecimento da ferrovia”*, em conformidade com a *“intensa ideologia do trabalho inculcada pela Companhia Paulista”*, que chegou a *“moldar-lhes a visão de mundo”*, (...) *“resultando em indivíduos que pouco fizeram para reverter essa situação”* (p.V).

Uma referência recente acerca dos ferroviários do interior paulista é a tese de Álvaro Tenca, defendida em 2002: *Nos trilhos da memória: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex-alunos do Curso de Ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. Em 1934, a companhia criou o Curso de Ferroviários em Rio Claro, mantido pela própria empresa. A partir das falas dos ferroviários que passaram por lá entre 1935 e 1948, Tenca investiga a ação racionalizadora e o controle do processo de trabalho imposto pela Companhia com a criação do Curso. Adverte que, *“mais do que buscar identificar, na fala dos velhos trabalhadores, marcas da ação do capital na busca do efetivo exercício de dominação política – e que passava pelo processo de formação profissional”*, seu objetivo foi *“registrar o outro discurso, a outra prática, a outra vida, ou, simplesmente, o olhar diferente daquele que o discurso dominante procura excluir da memória do universo público”* (p.3).

Nesses textos, de uma forma geral, os principais temas das respectivas análises são o binômio café e ferrovias, o modo de produção, a racionalização do trabalho e a extensão das técnicas de controles do capital sobre o trabalho, por meio da educação profissionalizante. Segundo os autores, a ferrovia transforma, concentra, ensina, oculta e domina. Apesar de críticas, as análises que enfocam a relação trabalho/ferroviários se restringiram à constituição dos mecanismos disciplinares no trabalho da ferrovia e seus efeitos nos comportamentos dos ferroviários, dando a impressão de que não havia mais nada a considerar além do leito das linhas dos trens e dos recintos das oficinas. Mesmo privilegiando as falas dos sujeitos, não se interessaram pela possibilidade de existir “luta” ao lado do trabalho e não só a “luta” silenciosa, apesar de muitas vezes silenciada e apartada do local do trabalho.

O ferroviário acaba aparecendo subsumido à disciplina das companhias, porque o trabalho no transporte ferroviário retratado nesses estudos talvez esteja associado à

dimensão simbólica<sup>4</sup> do trem e de grandeza das ferrovias, relacionada a um apanágio da economia pré-capitalista brasileira: “ferrovia é progresso”. O trem constituiu parte do imaginário de uma época ao introduzir um novo tempo nas antigas formas de sociabilidades baseadas na economia rural. O trem “carregava a riqueza do país” e com sua pontual passagem era possível “ajustar o relógio”: o comportamento do ferroviário deveria refletir responsabilidade e eficiência. O trecho seguinte compõe parte do repertório de idéias pertencente ao mundo ferroviário do final da década de vinte:

(...) “no conjunto das grandes potencias o Brasil só teria um logar saliente quando tratar diretamente da industria do ferro; o adiantamento de um paiz está no constante prolongamento de seus trilhos, por onde corre o meio rapido de comunicação (...) tudo se alcança com perseverança, honestidade e trabalho; todas as convulsões violentas como gréves, paredes, etc., são condenáveis como crimes commetidos contra a lavoura, a industria e o commercio, prejudicando as empresas e desmoralizando a dignidade da classe”.<sup>5</sup>

A importância que o transporte ferroviário teve durante aproximadamente cem anos, se expressa na “pressão política” e policial sofrida por seus operários ao longo de suas trajetórias. Até o início da década de 60, os ferroviários marcaram presença no cenário político nacional com grandes manifestações, dadas as proporções dos efeitos gerados pela paralisia do tráfego de mercadorias provenientes do interior brasileiro em direção aos portos. Mesmo em um universo multifacetado, dividido por empresas, sindicatos e por um amplo quadro de hierarquias, os operários atuaram no sentido de reivindicar melhores condições de trabalho e dignidade à “classe”.

Os sindicatos dos ferroviários da Paulista e da Mogyana tinham presença significativa entre os trabalhadores, desde as suas origens no início do século XX. A revolução de 1930 e o desenrolar do seu processo configuraram uma nova fase de relacionamentos entre trabalhadores, capital e Estado no Brasil. As atuações desses sindicatos são representativas do tipo de instituição regulamentada pelo Estado, que define os mecanismos de sua institucionalização, que tem sido denominada pelos interpretes do sindicalismo brasileiro de getulista, trabalhista, populista, etc. Se por um lado, a história dessas entidades sindicais revela a adesão à estrutura corporativa, por

---

<sup>4</sup> José de Souza Martins no seu artigo “A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido” aborda o tema das transformações sociais e analisa dois extremos sociológicos da nova reordenação social decorrente da implantação da São Paulo Railway presentes na vila de Paranapiacaba e estação da Luz. Simbolicamente, ambas são expressões da arquitetura do medo. A vila, porque sua construção e funcionamento foram presididos pela idéia de que a disciplina do trabalho moderno dependia da interiorização dos temores. A estação, porque expressava outra dimensão do medo, mas o medo que tem quem manda em relação a quem trabalha e é mandado.

<sup>5</sup> Palavras do jornalista e conferencista José C. Mendonça, expressas em 1928, na cidade de Ribeirão Preto. “*Vida Ferroviária: Orgam da Classe Ferroviária Brasileira*”, Anno I, Num. I, Campinas, 1930.

outro é possível reconhecer, em momentos específicos, a busca da liberdade. A década de 40 marca o início de um período de maior estagnação da renda e pauperização dos ferroviários. As experiências operárias são sintomáticas da crise do transporte e os movimentos dos ferroviários, com o aval ou não dos sindicatos, atestam as características das suas reivindicações.

As mudanças econômicas sempre determinaram a vida do transporte ferroviário. O estabelecimento de políticas voltadas à modernização da economia brasileira decretou o fim da dinâmica da mercadoria que produziu a ferrovia. O sistema ferroviário paulista caminhou em direção da estatização devido aos déficits das companhias, que não tiveram condições de se reequiparem e se adaptarem à realidade econômica da indústria. Em 1952, a Mogyana foi incorporada pelo Estado na iminência da sua derrocada. A Paulista foi encampada a partir da reivindicação dos seus trabalhadores, após uma série de greves entre 1959 e 1961. Mais tarde, chegou-se a conclusão de que a estatização retardou a decadência do sistema ferroviário frente ao advento do transporte rodoviário no país.

O abandono nas estradas de ferro começou a ganhar visibilidade a partir das reformas econômicas promovidas pelos governos estadual e federal em meados da década de 90, que incluía a desestatização de várias empresas públicas, entre elas as do sistema ferroviário paulista. As reformas estruturais da empresa privada provocaram a diminuição do número de filiados nos sindicatos devido à demissão em massa e a modernização do controle de tráfego, apesar dos trens ainda deslizarem nas estradas de ferro com dormentes do período imperial.

Na primeira parte do texto, recupero, ainda que sem muito aprofundamento, a história das estradas de ferro campineiras, as motivações de suas progressões e suas limitações. Também, procuro expor fragmentos do passado da categoria dos ferroviários e as circunstâncias das ações que “agitaram” a cidade em períodos diferentes, como as greves de 1906 e a comissão de reivindicações dos ferroviários da Paulista, de 1947. Outras ações estão vivas na memória de antigos ferroviários da Mogyana e da Paulista, respectivamente as greves de 1948 e as da encampação (1959-61), outras esquecidas, como a greve de 1934, organizada por trabalhadores de todas as ferrovias paulistas. A reconstrução chega nos tempos de hoje, em que as estradas de ferro perderam o dinamismo do passado e os sindicatos ferroviários em crise atuam em defesa de um grande número de aposentados e pensionistas e de um reduzido quadro de funcionários da ativa. Diferentemente da realidade vivida nos tempos de prestígio do transporte

ferroviário, suas lutas atuais são travadas no campo jurídico contra o Estado-patrão, contra a empresa privada e um contra o outro.

Na segunda parte, resgato as experiências do trabalho e os “costumes comuns” dos ferroviários, privilegiando a análise do conjunto de dados e dos relatos individuais, obtidos por meio de entrevistas realizadas com os antigos trabalhadores da Mogyana e da Paulista, que residem ou residiram na Vila Industrial de Campinas. O objetivo é aprofundar o estudo das hipóteses relacionadas à memória ferroviária acerca da experiência de ingresso no trabalho em ferrovias, do sistema disciplinar nas estradas de ferro e da relação de identidade do ferroviário a partir das mudanças ocorridas no seu mundo de trabalho ao longo do tempo.

Uma breve análise do progresso dos trilhos no Estado de São Paulo, experiências de classe e individuais compõem a estrutura desta dissertação cujo tema é a memória ferroviária. A seguir, aprofundo a definição do que entendo por memória ferroviária, a partir dos seus aspectos metodológicos e teóricos.

## II - A Vila e o método de pesquisa

A dissertação avançou no sentido de resgatar a memória ferroviária e estabelecer uma ponte entre passado e presente, a partir de depoimentos de antigos trabalhadores, fontes escritas e iconográficas, obtidas em arquivos públicos, acervos de sindicatos e em associação de ferroviários.

O campo de pesquisa é a Vila Industrial, primeiro bairro operário de Campinas, situada na região paralela ao pátio de manobras da estação ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A empresa construiu cerca de 25 casas para seus operários entre 1900 e 1915 na parte logo atrás da estação e no bairro da Ponte Preta, continuação à leste da Vila Industrial. Na parte central do pátio de manobras concentram-se as antigas oficinas da Companhia Mogyana, que nas suas proximidades construiu cerca de 34 moradias, entre 1915 e 1920. Todavia, a grande maioria das casas do bairro são construções dos próprios ferroviários e funcionários assalariados de outros ramos.

As casas pregadas umas nas outras, com suas janelas e portas voltadas às ruas cobertas por paralelepípedos, a igreja matriz, a praça com coreto são alguns elementos característicos da “Vila”, como é chamada. Devido ao baixo grau de mobilidade dos moradores e a posição estratégica que ocupa (cercada pelas linhas de trem, por um córrego e por duas artérias rodoviárias urbanas alimentadoras da imensa periferia campineira), o bairro não sofreu grandes modificações estruturais. Mas a Vila Industrial deixou de ser predominantemente ferroviária<sup>1</sup>, devido à decadência do sistema de trens paulistas e pelo fato de poucos trabalhadores antigos ainda viverem ali. Uns tiveram a possibilidade de ter suas casas em outros bairros por meio de créditos de financiamentos, outros tantos foram lançados pela dinâmica urbana a bairros surgidos posteriormente. Os antigos ferroviários que ainda vivem na Vila, em sua maioria, pertencem à terceira geração formada num ambiente mediado quase exclusivamente pelas companhias de estradas de ferro<sup>2</sup>.

Quanto à delimitação do período e ao conjunto de trabalhadores entrevistados, no projeto de pesquisa havia proposto selecionar os ferroviários segundo o critério de faixa etária a fim de estabelecer uma correspondência relativa entre os diversos depoimentos

---

<sup>1</sup>- Após a privatização da FEPASA, além da dispensa de um grande contingente de ferroviários, ocorreu um processo de remanejamento de setores da nova empresa. Nos antigos escritórios da Mogyana, anexo às suas oficinas, foi constituído o centro de comunicação da Ferrobán, que também agrega o setor administrativo, antes estabelecido em São Paulo. O pessoal que trabalhava na capital foi remanejado para Campinas, mas continuaram residindo na sua cidade.

<sup>2</sup>- É possível definir cronologicamente da seguinte forma a periodização das gerações: a primeira geração compreende o período de trabalho de 1872 a 1910; a segunda de 1911 a 1950; e a terceira geração de 1951 a 1990.

e os tempos de trabalho na ferrovia. Compreenderia os ferroviários que começaram as carreiras nas empresas na década de 1940, ou antes, e se aposentaram na década de 1970, ou antes. Todavia, dois aspectos relacionados ao trabalho de campo e ao encaminhamento teórico redirecionou a proposta inicial. Primeiramente, a pesquisa foi iniciada a partir das casas situadas na área mais antiga da Vila Industrial, com os ferroviários lá residentes e que se aposentaram na década de 90, pela FEPASA<sup>3</sup>. O primeiro a ser entrevistado foi o Sr. Milton Dias Fonseca, 69, que ingressou na Companhia Paulista em 1951 e nela trabalhou por 44 anos. Seu relato apontou mudanças significativas no seu trabalho, que valeriam ser apresentadas e isso levaria a remontar a trajetória das empresas ferroviárias, segundo os aspectos suscitados naquele depoimento: a importância da ferrovia; as características da direção das empresas; o sistema disciplinar; os movimentos dos ferroviários; a crise da rede ferroviária; as encampações pelo Estado; e, por fim, a privatização da ferrovia e o esvaziamento da categoria. Desse modo, ainda que as entrevistas realizadas tenham como referência o período que se estende do final dos anos 1940 ao final dos 1990, foi necessário remontar a história das empresas e da categoria dos ferroviários voltando mais longe no tempo.

Assim, apresento alguns fragmentos da formação da categoria ferroviária, em momentos de pleno funcionamento e crise das duas companhias campineiras. A reconstrução histórica parte de fontes escritas e iconográficas, desde o período anterior a inauguração do trecho da Companhia Paulista, de Campinas a Jundiaí, no ano de 1872, até os dias de hoje. As fotografias, acompanhadas de uma análise preliminar, introduzem cada capítulo. A história das estradas de ferro campineiras, as motivações de suas progressões e suas limitações são recuperadas por meio de antigos textos sobre as ferrovias no Estado de São Paulo e de fontes obtidas em arquivo público e no sindicato dos ferroviários da Mogyana. A reconstrução histórica da categoria baseia-se em fontes inéditas e as lembranças recuperadas por meio dos relatos dos antigos operários entrevistados preenchem alguns vazios reconstruindo suas experiências desde a década de 1940. Como se trata de filhos e netos de ferroviários, a memória alcança algumas passagens da história da ferrovia do final do século XIX. Porém, a reconstrução em torno dos temas da ferrovia e da categoria baseiam-se, sobretudo, em textos acadêmicos e fontes novas. A memória narrada ganha destaque na segunda parte da dissertação, quando serão aprofundadas as hipóteses iniciais de trabalho.

---

<sup>3</sup> - Hoje, essas casas construídas pela Companhia Paulista pertencem a Rede Ferroviária Federal.

A memória narrada será estudada no âmbito da análise sociológica das representações. Do ponto de vista do encaminhamento teórico, o critério de seleção dos entrevistados baseou-se na suposição de que, para o estudo das representações, é mais interessante compreender diversas experiências e impressões acerca de determinado tema. Todavia, optou-se por delimitar um universo de trabalhadores do sexo masculino que residiram ou residem na Vila Industrial e que trabalharam nas companhias de estradas de ferro Paulista ou Mogyana, em quaisquer funções relacionadas à lida com a maquinaria, vagões, ferramentas, postes de eletricidade, trilhos e dormentes de trem, telégrafo, em oficinas e na administração de estações. Foram entrevistados 10 maquinistas, 4 chefes de trem, 4 eletricitas, 3 chefes de estação, 2 técnicos de manutenção, 3 assistentes administrativos, 1 torneiro mecânico, 1 ferreiro, 1 relações públicas, 1 escriturário, 1 contabilista, 1 escalonista<sup>4</sup>. A maioria das entrevistas foi realizada nas casas das pessoas e em algumas das conversas houve a participação da esposa do ferroviário.

Os caminhos que me levaram aos 33 trabalhadores entrevistados nos anos de 1999, 2003 e 2004, não são uniformes. Em 1999<sup>5</sup>, realizei 10 entrevistas cuja maioria foi selecionada ao acaso, andando pelas ruas do bairro e perguntando para os homens de cabeça branca que via, se eram ferroviários ou se conheciam algum. Os primeiros que entrevistei indicaram-me colegas e dois foram apresentados a partir de uma fotografia encontrada no Centro de Memória da Unicamp, em que há três homens conversando defronte a uma casa da Vila.

Em 2003, os primeiros ferroviários entrevistados residentes nas antigas casas da Paulista indicaram-me colegas não residentes na Vila Industrial, mas que guardavam grandes lembranças da vivência no bairro. A partir de então, comecei a transitar pelos bairros vizinhos, como a Vila Teixeira, onde há uma rua chamada pelos seus moradores de Vila Mogyana, com 46 casas erguidas em 1947 com recursos da Caixa de

---

<sup>4</sup>- Tais denominações representam as últimas funções que os entrevistados disseram ocupar na composição da hierarquia da empresa. Ao longo de sua carreira o ferroviário pode ascender mediante promoção, especialização ou exames internos.

<sup>5</sup>- No segundo semestre de 1999, realizei entrevistas destinadas à monografia final, com o mesmo título desta dissertação, destinado ao curso Pesquisa de Campo em Antropologia, ministrado pelo Prof. Dr. Wagner Gonçalves, do Departamento de Antropologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Naquela ocasião, a intenção foi conhecer, em linhas gerais, as relações existentes entre a ferrovia, a vila e a história de cada trabalhador. No mesmo semestre, também fui aluno do curso de Antropologia Visual ministrado pela Profa. Dra. Sylvia Caiuby Novaes, no qual as mesmas entrevistas puderam ser aproveitadas para o trabalho final, mas a ênfase das análises foi nas “imagens da memória” e representações dos trabalhadores acerca das fotografias apresentadas nas entrevistas. Da monografia surgiu a idéia de continuar a pesquisa no mestrado, procurando explorar assuntos que não foram abordados anteriormente, como o tema da formação da categoria.

Aposentadorias e Pensões dos ferroviários dessa empresa<sup>6</sup>. Outros caminhos trilhados foram sugeridos pelos sindicatos, inclusive em outras cidades. Com os primeiros ferroviários entrevistados nessa ocasião visitei as estações da Mogyana<sup>7</sup>, praticamente abandonada, e da Paulista, transformada em centro cultural.

No início de 2004, um dos diretores do sindicato dos ferroviários da Paulista, após mostrar-me as dependências da sub-sede localizada na Vila industrial, caminhou comigo até a Sociedade e Centro Beneficente dos Ferroviários da ex-Paulista e viabilizou o meu encontro com seus sócios. Dias depois, rezei um “padre-nosso” com toda diretoria, basicamente maquinistas e chefes-de-trem, e me apresentei como neto de antigos ferroviários da Paulista e pesquisador; anotei nomes, contatos e então agendei as entrevistas. Também caminhei pelas ruas de Cachoeira da Ema ao lado dos maquinistas pescadores, caminho em que pude observar seus costumes e hábitos num antigo local de diversão ferroviária. Além de entrevistar os trabalhadores, conversei com filhos de antigas lideranças sindicais nas cidades de Jundiaí e Rio Claro.

Para coleta de depoimentos orais, duas alternativas foram cogitadas no início da realização das pesquisas: uso de técnicas da História Oral, ou entrevistas a partir dos temas relacionados à técnica de trabalho, a organização da empresa e a vida social na vila. A socióloga Maria Isaura Pereira de Queiroz, em seu livro *Variações Sobre a Técnica de Gravar no Registro da Informação Viva*, faz a distinção entre as técnicas de apreensão de dados através dos depoimentos dos informantes e suas histórias de vida. Ambas referem-se à maneira como o pesquisador realiza a entrevista, sendo a primeira conduzida com a ajuda de um roteiro que orienta o pesquisador na busca da informação de que necessita; na segunda, comum nos estudos de história oral, o narrador tem autonomia e o pesquisador apenas informa o assunto a ser explorado. Nesta pesquisa optei por utilizar a técnica da coleta de depoimentos, cuja intenção é compreender os acontecimentos que venham inserir-se diretamente no estudo e por considerá-la mais objetiva.

Elaborei um roteiro com questões abertas, que permitiram ao entrevistado narrar os mais variados aspectos dos temas correlacionados ao trabalho e a vida social. Primeiramente, foram abordadas questões relativas ao mundo do trabalho, relações entre

---

<sup>6</sup>- No mesmo bairro, em 1949 foram construídas 304 casas com recursos do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários; e em 1952 foram construídas mais 103 casas com recursos da CAP dos ferroviários da Mogyana.

<sup>7</sup>- Na estação localizada no bairro do Guanabara, levei dois ferroviários. Ali descreveram como era o funcionamento da estação no tempo de pleno funcionamento. Uma estação que recebia pessoas provenientes do Estado de Minas, hoje abriga sem tetos que trabalham com reciclagem de lixo. O lugar também serve como esconderijo de traficantes e praticantes de outros crimes. No dia em que fomos visitar o local, a polícia militar nos “atrapalhou” ao render um suposto “marginal”. Enquanto a “ação” era executada de um lado, de outro conheci por meio da memória dos ferroviários, a grandiosidade da estação do passado.

colegas de trabalho e chefia, sobre o sindicato, participação em greves e aspectos da política nacional; e em seguida, sobre o bairro, a religião e o lazer. Nesse tipo de técnica há interferência do pesquisador, embora caiba ao narrador elaborar e reconstruir sua memória em torno do tema proposto. Os depoimentos foram registrados com o uso de gravador. Além da linguagem falada, a forma como os ferroviários contam aspectos de suas trajetórias, incluindo os gestos, a voz, os significados subjacentes no relato, etc., ajuda-nos a interpretar a intensidade e importância que os assuntos narrados tem para eles próprios. Cada ferroviário, de cada especialidade, compõe parte da memória ferroviária e os nomes e sobrenomes têm muito significado, uma vez que esta dissertação também pretende ser um meio para expor diferentes experiências de trabalhos na ferrovia e cada experiência narrada carrega as “marcas” pertencentes à pessoa entrevistada e à sua categoria.

Compreendo a noção de “categoria” dos trabalhadores em ferrovias sem que esteja referida a uma cultura única. Isto porque o universo ferroviário abrange desde a função de torneiro-mecânico até a de escriturário e cada qual carrega sua especificidade. Porém, as diversas falas e impressões revelam um conjunto particular de comportamentos em relação às empresas, aos sindicatos e a outros aspectos da vida fora do trabalho, tornando possível compreender padrões e graus de identidade parecidos. A noção de “categoria” que utilizo, está relacionada às diferentes práticas de proletarização e de vida dos sujeitos, e tem relação com o que o historiador inglês Edward Palmer Thompson (1981: 112) compreende acerca da idéia de experiência: *“um termo médio necessário entre o ser social e a consciência social: é a experiência (muitas vezes a experiência de classe) que dá cor a cultura, aos valores e ao pensamento: é por meio da experiência que o modo de produção exerce uma pressão determinante sobre outras atividades: e é pela prática que a produção é mantida”*. Entendo que a análise da formação da categoria ferroviária requer a compreensão de que os atores subsumidos pela História dos acontecimentos são protagonistas<sup>8</sup> das relações por eles vividas.

Por outro lado, a caracterização de uma categoria de trabalhadores pode levar à idealização da classe ao construir e tipificar o objeto estudado sem levar em

---

<sup>8</sup> - A noção de formação que adoto pretende estar de acordo com a idéia apresentada no texto “The Making of the English Working Class”, em que as pessoas em seus contextos reais são os agentes ativos e conscientes no processo de formação da classe. O historiador Paulo Fontes, tem um capítulo na sua tese, Comunidade Operária, Migração Nordestina e Lutas Sociais: São Miguel Paulista, de 2002, em que faz um interessante balanço acerca da noção de formação de classe a partir de Thompson, de historiadores que adotam sua perspectiva e dos seus críticos. O autor problematiza a noção de formação de classe, levando em consideração a diferença entre centro e periferia e apresenta diferentes perspectivas de pesquisas até então desconhecidas no ambiente acadêmico brasileiro, como o caso das criadas na escola indiana, cuja realidade econômica das sociedades estudadas se aproxima a da brasileira.

consideração as limitações das fontes estudadas: a grande imprensa, as instituições e aparelhos de estado, textos de partidos políticos e jornais sindicais pouco independentes propunham falar em nome da classe. As falas dos próprios trabalhadores, também devem ser problematizadas: “*essa fala, apesar de ser a da própria classe, e não a fala dos outros, seria constituída não apenas de informações mais ou menos transparentes e elucidativas, diretamente apropriáveis para fins analíticos, mas também de representações e de ideologia a serem apropriadas e valorizadas criticamente*” (LOPES, 1987: 28). Uma forma de atenuar os problemas do estudo da memória narrada, que serão apresentados a seguir, seria considerá-la como uma fonte histórica e elaborar uma crítica da confiabilidade da reminiscência no teor da crítica tradicional de documentos históricos.

Quanto às fontes escritas, foram realizadas pesquisas para coleta de documentos e jornais sindicais nos arquivos do *Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários em Empresas Paulistas*, do *Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogyana*; do *Centro e Sociedade Beneficente dos Ferroviários da Ex-Paulista*; e também do *Arquivo Edgard Leuenroth*. Nesses acervos foi possível recuperar periódicos a respeito de reivindicações ferroviárias diversas, movimentos grevistas, panfletos e documentos pessoais de trabalho de antigas lideranças. Também foi realizada pesquisa no *Arquivo do Estado de São Paulo*, onde se concentram os documentos do extinto *Departamento de Ordem Política e Social* paulista.

No início da pesquisa, deparei-me com a dificuldade em obter informações relativas aos movimentos dos trabalhadores ferroviários, uma vez que nas conversas no sindicato e nas narrativas dos antigos trabalhadores, não foi suscitada qualquer idéia a respeito. Até que um antigo ferroviário, torneiro-mecânico de 92 anos, começou a desvelar a história da greve de 1948, ocorrida na Mogyana. A pesquisa preliminar a respeito do tema e a metodologia de pesquisa no Arquivo do Estado<sup>9</sup> ajudaram-me a dispor de uma grande quantidade de prontuários relativos a investigações policiais acerca das lutas desempenhadas pela categoria ferroviária e de outras reprimidas pelo DEOPS. Cada nome de liderança falado pelos entrevistados, ou encontrado nos documentos dos sindicatos, serve para consulta das respectivas fichas com a numeração das pastas em que estão guardados os documentos, nos quais podemos observar relatos de investigadores sobre a atuação de uma liderança no sindicato, em partidos políticos ou reuniões em associações de diversas naturezas. Cada nome leva a um universo de

---

<sup>9</sup>- Seguindo a sugestão do Professor Paulo Fontes no exame de qualificação, fiz a pesquisa no Arquivo do Estado procurando pelo nome das lideranças dos ferroviários.

informações relativas à movimentação de um indivíduo em um grupo, ou aos possíveis objetivos de um grupo organizado visando conquistarem direitos e melhoria nas condições de trabalho e de vida. Neste caso, os ferroviários, assim como outras categorias, foram minuciosamente vigiados pelo Estado, que atuava no sentido de desarticular as lideranças a fim de evitar a mobilização massiva dos trabalhadores. Antes da luta acontecer, era frustrada na raiz.

Os documentos obtidos no DEOPS levaram a outro problema referente ao estudo da memória. As delações dos investigadores estão repletas de mentiras, fantasias e delírios. Cada frase resulta da impressão subjetiva do delator, assim como da ideologia da instituição policial. Por meio desses equívocos, o cidadão comum pode tornar-se um líder comunista, sem nunca ter se interessado pelo “partido”. Todavia, como está apresentada a seguir, a análise aceita a mentira como parte das representações do narrador. No caso das delações, as localidades e eventos descritos também servem como pista para a busca de novas informações. Somado a isso e concordando com Luigi Negro e Paulo Fontes (2001: 161), o avesso da *“teia de pré-noções e vigilância dá a conhecer o lugar que a classe operária devia ocupar na ótica da associação entre empresa e poder público”*. Na mesma medida, é possível entender os limites das ações dos trabalhadores. Entre os documentos do DEOPS, em meio a uma série de prontuários e dossiês relativos à movimentação política dos ferroviários, e outras informações ali amontoadas, há diversos materiais dos próprios trabalhadores, que ajudam a compreender parte das representações das lideranças das organizações sindicais e políticas dos ferroviários. A análise crítica desses materiais tem como base conceitual, a literatura acadêmica referente à história política e sindical no Brasil do período considerado.

### III - Sociologia e Memória: apontamentos para o estudo da memória narrada

A memória dos ferroviários é fundamental para a realização deste estudo, mas necessita ser valorizada criticamente. Recuperar os fatos acontecidos, os mais importantes e os mais efêmeros, dificilmente possibilitará compará-los ao vivido, pois investigar a trajetória de uma categoria de trabalhadores quase em extinção requer apelar ao incerto. O estudo sociológico da memória por meio da pesquisa que utiliza a técnica de entrevistas e análise dos dados sobre o passado comum de um determinado grupo, recorre a dimensões desgastadas pelo tempo e ao que foi selecionado pelos narradores.

A memória narrada relativa a um aspecto da vida social de indivíduos de uma cultura específica passa por um processo de valorização e está envolvida por incertezas. Ela é uma reconstrução do passado no presente e não está dissociada dos acontecimentos que desencadearam diversas interpretações do vivido e que reorganizaram o “conceito” de alguns aspectos da vida do narrador no passado. As falas que expressam as experiências dos sujeitos também estão associadas à *reconstrução* que *releva e valoriza* o que é tido como “*digno*” de ser narrado.

Tanto a mentira como a auto-valorização são problemas que podem ser incorporados à análise da memória. O objetivo nesta seção é justificar os usos dos depoimentos como fonte de informação imprescindível da análise, apontando os significados dos problemas que envolvem a narração.

Nos estudos sociológicos, a memória é problematizada segundo sua relevância científica e objetividade para a compreensão da sociedade contemporânea. A sociologia, nas palavras de Florestan Fernandes (1975: XI), estuda a interação, observa-a, descreve-a e interpreta-a como parte e expressão do modo pelo qual se organizam e se transformam os vários tipos de unidades sociais, no seio das quais ela transcorre. O sociólogo tem que lidar simultaneamente com os ‘aspectos dinâmicos’ e com os ‘aspectos estruturais’ das diferentes unidades de investigação, a fim de não reduzir a análise ao estudo da personalidade, como base ou produto das estruturas e dos processos centrais para a explicação sociológica. O estudo da memória encontra dificuldades ao recorrer às lembranças individuais, subsídios insuficientes para a compreensão da estrutura social.

Alguns pesquisadores compreendem que a memória peculiar de um indivíduo é o resultado da interação entre suas especificidades, todo seu ambiente e todas as coletividades em que se insere (QUEIROZ, 1991: 21). Ela é social na medida em que

opera numa estrutura de conhecimento do mundo que, por sua vez, é a expressão da pertença do sujeito a uma cultura (BARTLETT,1932).

O historiador inglês Peter Burke (2000) sugere pensar a memória social em termos de diferentes “comunidades de memória” no interior de uma determinada sociedade. As memórias das pessoas comuns ou as memórias não-oficiais, contrariamente a história oficial, são às vezes forças históricas por seus próprios méritos e sem recorrer a memórias sociais desse tipo seria difícil explicar, por exemplo, a geografia da dissensão e do protesto<sup>1</sup>. Para o autor, é importante pensar de forma pluralista o uso da memória social por diferentes grupos, que talvez tenham visões do que é importante ou “digno de memória”.

A possibilidade de resgatar a história de um grupo partindo da memória narrada dos sujeitos nos permite registrar o que ainda não se cristalizou em documentação escrita e o que tende a desaparecer<sup>2</sup>. Serve para compreender o que não está explícito na realidade social ou até mesmo o indizível. Aprender as experiências vividas pelos sujeitos das ações nos impede de cair na armadilha das distorções provocadas pelos “enquadramentos” e “cristalizações” em relação aos acontecimentos do passado.

Um ponto muito importante em relação à formação da memória social deve ser considerado: a própria influência e desvio resultante da intermediação do pesquisador, que pode inclusive deturpar de alguma forma o registro da memória. O pesquisador pretende conhecer de perto os problemas que o preocupa e é guiado pelos seus interesses a procurar um narrador; “o narrador, por sua vez, quer transmitir sua experiência, que considera digna de ser conservada e, ao fazê-lo, segue o pendor de sua própria valorização, independentemente de qualquer interesse de auxiliar o pesquisador.

---

<sup>1</sup>- Maurice Halbwachs, buscou na obra de Émile Durkheim os elementos para enquadrar teoricamente o uso da memória e sua aplicação nas pesquisas sociológicas (NAMER, 2000). Para o autor, a memória deveria ser tratada como coisa, ou seja, exterior ao indivíduo. Halbwachs acentua as funções positivas desempenhadas pela memória comum, de reforçar a coesão social pela adesão afetiva ao grupo, denominado “comunidade afetiva”. Na sua perspectiva, a nação é a forma mais acabada de um grupo e a memória nacional a forma mais completa de uma memória coletiva.

Para Burke (Ob. Cit: 84), a própria sociologia de Emile Durkheim, com sua ênfase na comunidade, consenso e coesão, traz a marca do seu período: “*seria insensato segui-lo, e a seu discípulo Halbwachs, muito de perto nesse sentido, e discutir a função da memória social como se não existissem conflitos e dissensões*”.

Hobsbawm (1984) observa que o final do século XIX na Europa significou a era “da invenção das tradições”, uma época de busca de tradições nacionais, em que se construíram monumentos e se conceberam rituais nacionais, e cujo objetivo foi justificar a existência do Estado Nação. Em relação à metodologia da história oral, Hobsbawm (1990: 23) aponta a importância que tem a história feita pelo povo em registrar “*o que as pessoas comuns lembram-se dos grandes fatos, em contraste com o que seus superiores acham que devem lembrar, ou que os historiadores podem provar o que aconteceu e, na medida em que transformam memória em mito, como são estes formados*”.

<sup>2</sup>- Como Michael Pollack (1989: 4) trabalha a questão, não se trata mais de lidar com os fatos sociais como coisas, mas de analisar como os fatos sociais se tornam coisas, como e por quem eles são solidificados e dotados de duração e estabilidade. Segundo Pollack, “*aplicada à memória coletiva, essa abordagem irá se interessar pelos processos e atores que intervêm no trabalho e na constituição e de formalização das memórias. Ao privilegiar a análise dos excluídos, dos marginalizados e das minorias, a história oral ressaltou a importância de memórias subterrâneas que, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opõem à “memória oficial”, no caso a memória nacional*”.

Procurará por todos os meios relatar, com detalhes e da forma que lhe parecer mais satisfatória, os fatos que respondem aos seus próprios intentos” (...) (QUEIROZ, ob. cit: 2).

No caminho da memória ocorre um processo de *valorização* das lembranças através de decisões dos próprios sujeitos. Essa *valorização*, portanto, é determinada pelo próprio ator que constitui seu ponto de vista, sua perspectiva sobre seu passado.

O sociólogo francês Henri Léfèbvre (1980: 47-8), no seu estudo sobre as representações sociais, compreende o conceito de valorização segundo Nietzsche. A tese incompletamente formulada pelo filósofo alemão, diz Léfèbvre, “*abarca igualmente a representação dos afetos, ou seja, os sentimentos e as paixões, a vontade de poder, o perspectivismo, ou seja, os pontos de vista motivados por sentimentos*”. O fato representado é objeto ausente e implica valor. O sujeito valoriza o que se representa. Para que um objeto se valorize ou se deprecie, tem que estar representado; a divisão entre presença sensível e representação precede o valor. O objeto, no centro do campo coberto pela percepção empírica e pela análise, se torna precisamente o centro em torno do qual se organiza um cortejo de percepções e representações; servindo de apoio e de partida dos atos, por entre as paixões – ações suscitadas pela vontade de poder – postas em movimento. A intensificação resultante confere ao “objeto” uma realidade muito maior e o reveste de uma dignidade que não teria para com o puro e simples objeto, dotado de objetividade e compreendido como tal. Esse “objeto” não se reduz nem à coisa material sensível nem ao imediato; pode surgir tanto da *memória* como da antecipação pelo imaginário ou do fictício do virtual e do possível.

A idéia de valorização estabelece a relação com a interpretação e o prático sensível. Partindo desse conceito é importante considerar para a análise da memória de um determinado grupo em relação ao “objeto” focalizado e ausente, o “valor” que este atinge na consciência daquele que rememora.

As idéias narradas sobre o trabalho e reconstruídas pelos antigos ferroviários são indicativas da identidade com o trabalho. O ferroviário que narra valoriza o trabalho, valorizando a si mesmo. Por outro lado, o sujeito não pode ser confundido com o objeto. Se o objeto focalizado é o trabalho, a análise não pode se limitar a essa dimensão da vida do sujeito. As falas dos narradores nos convidam a conhecer aspectos de uma cultura, como os termos técnicos e as gírias que as acompanham. Elas também trazem a alegria, o orgulho, o medo, a dor, a tristeza e a felicidade. Tais sinais têm uma significação social presente. A linguagem é algo engendrado pelas relações sociais

vivenciadas no passado e as formas como os sujeitos se expressam são elementos concretos na relação entre o passado e o presente.

Todavia, refazer o passado por meio da memória narrada não significa reproduzi-lo e trazê-lo intacto para nosso tempo. Mesmo o presente, ao ser explicado, teorizado, já é a transposição em palavras, fala ou escrita, do real por meio de uma recordação: o atual já não é o mesmo. Para Léfèbvre, a linguagem nasce socialmente e se constitui a partir do imediato: o corpo, a sensação, os impulsos e as atividades práticas, a memória e as relações espontâneas. O que se transmite e o que circula com ela, as opiniões e as representações, não são verdadeiras nem falsas. Tanto a verdade como a mentira, nascem da linguagem como uso social da palavra.

Para Léfèbvre (1991: 131), *“sem deixar de se desvalorizar, a linguagem faz os seus valores. Ao mesmo tempo, ela faz o cotidiano; ela é o cotidiano e o ilude; mascara-o recusando-se a desvendá-lo. Ao contrário, dissimula o cotidiano, enfeitando-o de retórica e de imaginário. A linguagem e as relações de linguagem tornam-se assim, no transcorrer do cotidiano, negação da cotidianidade. O discurso se desdobra”*.

A verdade e a habilidade mentirosa se relacionam com a prática social, com o emprego da linguagem nas relações sociais. O entendimento dos significados das representações passa através da compreensão da linguagem do sujeito, mediada por simulações, dissimulações, verdades, mentiras e impressões múltiplas. Portanto, a fala da memória dos sujeitos não foge do exame crítico.

Recorrer à memória é também um ato de passar do mundo real para o mundo da fantasia. Neste mundo estamos livres de nossas atitudes pragmáticas e afastados do padrão de tempo que nos amarra em nossa vida diária. Para o filósofo alemão Alfred Schütz (1970: 253), ao adentrarmos em um dos muitos mundos da fantasia, *“o que ocorre no mundo exterior já não nos impõe temas entre os quais escolher nem estabelece limites com relação às metas que podemos alcançar”*.

No trabalho de Ecléa Bosi (2003) fica explícita a idéia de que a memória é trabalho. Lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar a partir de imagens e idéias do presente. Portanto, o ofício da memória não é lembrar, recompôr o que houve e, sim, reconstruir, relembra segundo uma recriação. Isto seria dizer que o vivido, o real, o acontecido, ao ser recriado pode transpor-se à dimensão da ficção e que nunca mais pode *reexistir* como tal. A lembrança é o caminho pelo qual a existência retorna como *representação* (BRANDÃO, 1994).

De acordo com Léfèbvre (1980: 55), enquanto eu recordo, o passado se enlaça com o atual e conserva a vivacidade variante do presente; o qual não significa uma presença, senão uma ausência na presença. Enquanto é representado, o passado se fixa e morre tanto na história como na memória subjetiva. Ademais, resulta freqüentemente que o presente, ou seja, o atual se representa a partir do passado, por uma recordação. A situação presente nem sempre se descobre por si mesma; o que se dissimula no atual, ameaçador ou benéfico, se alcança rememorando o realizado.

A evocação da experiência passada tende a aparecer como ilusória, todavia, foi necessário que a experiência presente tomasse primeiramente forma e sentido para possibilitar uma dada lembrança. O passado ausente rememorado fornece uma significação presente. Segundo Maurice Merleau-Ponty (1971: 40), *“lembrar-se não é trazer sob o olhar da consciência um quadro do passado subsistente em si, é estranhar-se no horizonte do passado e desenvolver pouco a pouco suas perspectivas encaixadas até que as experiências que ele resume sejam como vividas de novo em seu lugar temporal.”*

A experiência passada é preenchida por uma significação presente, tratada no caminho da rememoração. Ela também é vivenciada ao ser reelaborada, reconstruída pelo trabalho da memória no encaixar das perspectivas no seu próprio desenvolvimento. Os sujeitos contam suas histórias a partir de sensações presentes que condicionam e selecionam as lembranças dos acontecimentos passados.

A possibilidade de apreender o acontecido partindo das memórias dos sujeitos, o passado vivido por um grupo de existência social comum, nos permite entender, no mínimo, como eles representam o passado. Logo, o que está em jogo é a própria existência social presente e o significado que o passado tem para os sujeitos da memória. A existência rememorada volta como representação e implica uma série de questões. Caracterizar e perguntar a origem da representação é um passo importante dentro da análise. Segundo Lefebvre (Id: 53), *“as representações amplificam, deslocam, transpõem certas ‘realidades’. Formam parte de uma estratégia ‘inconsciente’. Nascem como símbolos no imaginário e se fortalecem tornando-se correntes, quase instituídas. As representações substituem as emoções vividas, as coisas, os produtos, as relações e as obras, tornando-se socialmente concretas”*.

As representações e valores suscitados nas narrativas são dados suficientes para a análise da memória dos sujeitos, certamente baseada em um estudo aprofundado da história social da realidade tratada na pesquisa. A memória, portanto, passaria pela

crítica da confiabilidade a partir dos documentos históricos como procedimento natural da historiografia, assim como da sociologia.

*Valorizar* a fala do outro é imprescindível para a pesquisa que utiliza a técnica das entrevistas a fim de compreender o passado comum de um grupo. A atitude de quem lida com a memória de um grupo de passado comum, também está associada à atitude comum dos narradores que é a de valorizar, representar o objeto ausente. A busca por um passado específico é sua valorização e a forma como o sociólogo interpreta e analisa o passado narrado é parte de suas próprias representações acerca do objeto ausente e central de sua pesquisa.

O estudo dos ferroviários da Vila Industrial está comprometido com a valorização do objeto tratado, pois resulta da pesquisa de um neto de ferroviários. Os meus avôs experimentaram o trabalho na ferrovia e por esse motivo compartilhei certas condições de vida, residi por muito tempo na Vila Industrial e freqüentei a igreja situada no seu núcleo. Um pouco das representações dos ferroviários compõe o meu imaginário. O interesse de realizar este estudo também se associa ao meu gosto pela ferrovia. Logo, é impossível uma pesquisa isenta de representações e valorizações. De certa forma, a convivência no meio ferroviário contribuiria para a interpretação de alguns dados, uma vez que o olhar esteve situado dentro da cultura pesquisada. Contudo, na pesquisa descobri um mundo ferroviário desconhecido até então e os dados podem contribuir para o resgate sociológico dessa categoria.

Buscar elementos do passado que não se cristalizaram e não se fixaram como verdades, ou elementos que já foram enquadrados por meio da memória oficial, mas que necessitam de uma revisão, requer uma abertura conceitual. Pensar a memória social como diferentes comunidades de memória é uma saída significativa, na medida em que ajuda a observar uma multiplicidade de culturas portadoras de diferentes interpretações de uma realidade comum ou específica. Problematizar a ocorrência de uma verdade unívoca em torno da memória comum é fundamental para o estudo sociológico interessado na compreensão de uma realidade social perdida, esquecida ou enterrada pela história oficial.

O caminho para a compreensão das diversas dimensões de uma realidade comum por meio das falas dos sujeitos torna-se altamente prazeroso quando valorizamos o que o sujeito narra, sem que se despreze a totalidade desse conteúdo. A mentira e a valorização são dados significativos para a análise das representações contidas nas falas

dos narradores dos objetos de interesse daquele que lida com as memórias de diferentes comunidades.

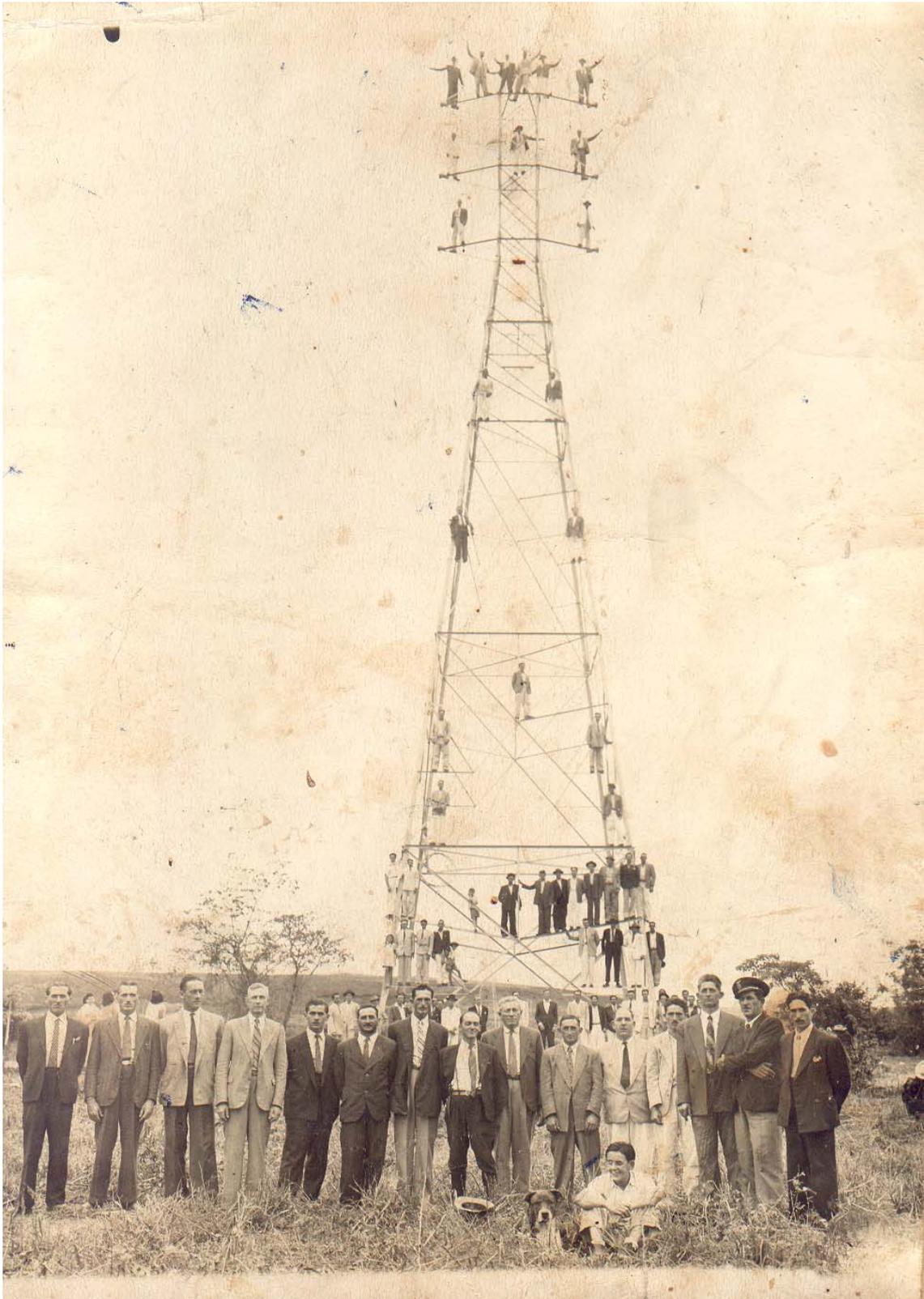
A memória narrada revela um recorte do passado restabelecido pela valorização de um indivíduo, ou de um grupo. No caso dos ferroviários da Vila Industrial, a maioria das narrativas não pôde elucidar uma das principais características da categoria: seu espírito de luta. Em boa parte desta dissertação, a memória narrada dá lugar aos documentos oficiais do DEOPS, das estradas e ferro e à literatura acadêmica. Esses dados também estão carregados de incertezas, simulações e dissimulações. Somente a partir do capítulo 3 os relatos começam a aparecer como elementos-chave do estudo da memória ferroviária. Na segunda parte, assumem importância primordial para as análises dos *costumes em comum* e das *experiências* dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas.

**PRIMEIRA PARTE:**

**Mogyana, Paulista e as lutas dos ferroviários  
do interior**

# **Capítulo 1**

## **As Ferrovias Paulistas e o seu Progresso Pretérito**



A imagem registrada em 1945 fala da inauguração de uma torre de transmissão de energia da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. O evento marcou o primeiro passo dos trabalhos de eletrificação da linha de Jaú à Bauru e reuniu nas imediações da cidade de Pederneiras engenheiros, mulheres, crianças, curiosos e os operários responsáveis pela empreitada.

Nos primeiro e segundo planos uma criança com um cachorro e, depois, os chefes identificados pela postura séria. No terceiro plano, ainda no chão, 23 pessoas quase escondidas atrás do primeiro agrupamento. Na base metálica da torre 3 crianças e 17 homens. Outros operários se organizaram nas laterais e no centro da torre. Sobre todos, seis homens acenam com os braços para chamarem a atenção, se diferenciarem e serem vistos. Entre esses, um homem todo de preto à esquerda faz sinal em direção ao chão, na direção em que se encontram três mulheres, sendo duas com os pescoços inclinados para cima. Em um dia de festa, os trabalhadores distribuíram-se na estrutura do cone metálico. Em um dia de festa, o trabalho foi colocado de lado e o sorriso do garoto com seu cachorro ao lado de um chapéu fitado por um homem baixo e calvo desconstruíram uma suposta formalidade do fotógrafo.

Na fotografia construída ao revés da hierarquia da empresa, em que os corajosos vão para o topo e os chefes ficam no chão, em que os olhos direcionam-se não para o centro do poder, mas para os aventureiros do trabalho, o acontecimento dá lugar ao detalhe, ao mínimo e à coisa em si. Afinal, o que há de importante na inauguração de uma torre sem cabos de energia elétrica? Qual o significado prático disso? Mas há 60 anos atrás uma imagem dessas tinha especial significado, sobretudo, para esses homens postados acima da hierarquia da empresa, olhando lá de cima, acostumados a ver os engenheiros mandões dando ordens. A pose que rompe a opressão e transforma a formalidade em piada, faz esquecer o fato da eletrificação da estrada de ferro, uma das últimas demonstrações da eficiência da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que nasceu com a economia do café e morreu com a mesma.

A fotografia registrou um acontecimento da história ferroviária no Estado de São Paulo, em que os trabalhadores estão visíveis, porém distantes. No topo da torre estão os homens que apertaram os parafusos daquela estrutura metálica e de outras mais. Há quem diga que foi uma ilusão o trabalho exercido no passado, uma vez que as torres não têm a mesma utilidade de antes. Hoje não tem mais trens elétricos, hoje não tem mais eletricidade correndo pelos fios das estradas de ferro, restam apenas as ruínas das construções ferroviárias que serviam a região onde a fotografia foi registrada. A história

das estradas de ferro conta como os trilhos foram penetrando no interior de São Paulo e alcançando as cidades, mas não contam como eram as condições de vida e trabalho na ferrovia.

Em 1945, os ferroviários da Companhia encarregados de cuidar da rede elétrica residiam nas casas operárias da Companhia, mas não podiam oferecer luz a suas famílias. A luz só iluminava o espaço da casa de ferramentas, anexa à residência. O ferroviário tinha a função de cuidar da eletricidade, que não lhe era útil a não ser para servi-la e ganhar um salário com isso, ou quando se transformava em usuário dos trens elétricos de passageiros. Porque a estrada de ferro tem mais importância que o trabalhador? Por que ele consente a essa ordem de coisas? Se buscarmos descobrir sob quais condições as estradas de ferro progrediram no Estado de São Paulo, poderemos chegar a conclusão de como se organizou o trabalho nas empresas e das causas associadas a inexistência de melhorias na vida dos trabalhadores, iguais as existentes nas linhas férreas e nas estações das companhias. Neste capítulo apresento o tema do progresso pretérito das estradas de ferro paulistas e os fatores limitadores do seu desenvolvimento.

□

## a) Os opostos do progresso e do desenvolvimento ferroviário

As análises em torno da memória ferroviária geralmente partem dos temas da grandeza das estradas de ferro e dos mecanismos utilizados por seus administradores com o fim de extrair o máximo da força de trabalho. Poucos autores buscaram desvendar as bases históricas constitutivas do contrário, das limitações das companhias. No imprescindível texto *Café e Ferrovias*, Odilon Nogueira de Matos fala também dos entraves do desenvolvimento do sistema ferroviário paulista, da superação do seu fundamento motivador e da ausência de um plano da rede ferroviária, visível no aspecto arboricular (**Anexo 1**) de uma linha que nasce no litoral e se espalha no interior em diversas direções, obedecendo a itinerante cultura do café. O ponto de partida deste estudo são as razões e as motivações econômicas associadas à evolução dos trilhos no Estado de São Paulo, as conseqüências do progresso ferroviário e os fatores limitadores do seu desenvolvimento, tendo em vista perspectivas opostas dos caminhos de ferro paulistas: o litoral e o interior.

Duas companhias campineiras contribuíram para a progressão dos trilhos em São Paulo: Paulista e Mogiana. A partir de 1868, foram formadas pela incumbência de “fazendeiros-capitalistas” cientes da complexidade da economia cafeeira e da necessidade de ligarem seus locais de produção ao mercado internacional (CARDOSO, 1960: 36). Mas, obedecendo a regras de concessão, essas companhias tiveram que progredir suas linhas a partir dos trilhos de uma estrada nascida em Santos e concluída em Jundiá.

A idéia de uma ferrovia brasileira partiu de “*precursores mais ou menos phantastas*” em 1835<sup>1</sup>, mas a lei geral nº 641 de 26 de junho de 1852 abriu o período em que efetivamente se inicia a construção de ferrovias no país. Dois pontos fundamentais dessa lei chamaram a atenção dos investidores e um deles era a garantia imperial de juros de 5% às empreiteiras interessadas em construir uma estrada de ferro ligando as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Mas, dentre todos os

---

<sup>1</sup>- A Inglaterra foi o primeiro país a ter uma ferrovia, sendo que a locomotiva a vapor só se tornou realidade em 1829. O engenheiro Adolpho Pinto, na sua obra “História da Viação Pública em São Paulo”, de 1903, aponta que os primeiros ensaios referentes à estrada de ferro eram fantasiosos, uma vez que o país ainda estava “*na infância de seu desenvolvimento econômico e com uma população verdadeiramente insignificante para a sua grandeza territorial*”. Em 1835 foi promulgada a “Lei Feijó”, assinada pelo então regente Padre Diogo Antônio Feijó. Ela concedia vantagens a qualquer companhia nacional ou estrangeira interessada em ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, e compreendia privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importância para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita de terrenos necessários à estrada, se pertencessem ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo, ainda o prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional. Apenas não definia nem delimitava a zona privilegiada. A estrada de ferro ligando Rio-Bahia só se tornou possível na década de 1950-60, com o entroncamento das estradas de Ferro Central do Brasil e Viação Férrea Leste Brasileiro, na cidade mineira de Monte Azul (PINTO, Ob. Cit.: 22-23; MATOS, Ob. Cit.: 47).

cometimentos dessa lei, um ganharia especial relevo no processo de desenvolvimento dos trilhos paulistas, que dizia respeito ao chamado privilégio de zona:

“Durante o tempo de privilégio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distância de cinco léguas, tanto de um como de outro lado e na mesma direção d’este, salvo si houver accôrdo com a Companhia”<sup>2</sup>.

As cinco léguas correspondentes a 31 km de cada lado proibiam outras estradas de ferro a concorrerem com a que fosse construída primeiro e isso agradava os investidores, uma vez que evitava a concorrência na cobrança das tarifas de transporte. O incentivo a primeira estrada de ferro em São Paulo foi reforçado com a garantia provincial de 2%, mas a confiança que os “entusiasmados” empreendedores apoiados no capital inglês depositaram num futuro de grandes produções de “gêneros para a exportação” do interior, tornou possível em 1860 o início das obras da linha da São Paulo Railway Company, ligando o porto de Santos à cidade de Jundiaí<sup>3</sup>. De fato, o futuro desejado se comprovaria e foram confirmadas algumas das possíveis vantagens esclarecidas em 1855 pelo Presidente da Província, o liberal José Antônio Saraiva, ao lançar as bases para a construção dessa estrada:

“O desenvolvimento do commercio de Santos, o desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, a

---

<sup>2</sup>- PINTO, Ob. Cit.: 137. As leis referentes à concessão de autorização das principais estradas de ferro do país basearam-se na lei nº 641 de 1852. Apesar dos 5% garantidos pelo governo imperial, a primeira estrada de ferro brasileira foi feita independente da vantagem de juros estabelecida pela lei. No mesmo ano, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, obteve a concessão para construir sua estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba. Somente no dia 30 de abril de 1854, foi inaugurado o trecho de 14 km entre o Porto de Mauá, na baía de Guanabara, até a estação de Fragoso. Dois anos mais tarde os seus trilhos alcançaram a raiz da Serra da Estrela, mas o seu trajeto limitou-se entre Rio e Petrópolis. A serra do mar só foi superada a partir da união das famílias Teixeira Leite e Ottonis, que constituíram a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, futura Central do Brasil, que em 1875 teve concluído seu trecho de 60,35 km entre um ponto da cidade do Rio de Janeiro e a cidade paulista de Cachoeira. O Estado de São Paulo ficou incluído no futuro traçado da Central, após a criação da estrada São Paulo- Rio de Janeiro, fundada em 1875, partindo de Mogy das Cruzes. Em 8 de julho de 1877 a linha dessa estrada chegou até Cachoeira Paulista onde se encontrou com a estrada da D. Pedro II (PINTO, Ob. Cit.: 22; MATOS, Ob. Cit.: 53).

<sup>3</sup>- Por meio das leis geral nº 838 de 12 de setembro de 1855 e provincial nº 495 de 17 de março de 1855 foram constituídas importantes regras para o início do progresso ferroviário em São Paulo. Em 26 de abril de 1856, pelo decreto nº 1759, foram estabelecidas as bases legais do privilégio de 90 anos à companhia que fosse organizada por Márquez de Monte Alegre, Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá, para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das vizinhanças da cidade de Santos se aproximasse da de S. Paulo e se dirigisse a vila de Jundiaí (MATOS, Ob. Cit.: 35). Segundo Ademar Benévolo (1953: 382), *“Irineu Evangelista conseguiu a concessão em grande parte ao prestígio do Marquês de Monte Alegre e do conselheiro Pimenta Bueno (futuro Marquês de São Vicente), impondo estes a condição de não partilharem qualquer benefício pecuniário, entretanto na combinação apenas com fins patrióticos, de modo que não ficaria bem a Mauá confessar ter vendido a concessão para seu lucro exclusivo, embora tivesse feito pessoalmente todas as despesas”*. Mauá disse: *“a magnitude da empresa criou alguma hesitação em meu espírito”*. Benévolo complementou: *“e ele deve ter passado muitas noites de insônia antes de arriscar a sua bolsa nas primeiras despesas”* (Id: 383). Além das duas companhias ferroviárias campineiras e da Inglesa, o Estado de São Paulo ainda contou com outras estradas de ferro construídas no contexto da fase áurea da economia cafeeira, entre elas a Companhia Ytuana, que abriu o tráfego no trecho de bitola entre trilhos de 0,96m entre Itú e Jundiaí em 17 de abril de 1873; Sorocabana, abrindo o tráfego na sua linha de bitola de 1m entre São Paulo e Sorocaba no dia 10 de julho de 1875; e Bragantina, inaugurada em 4 de maio de 1884 com sua linha de bitola de 0,60m de Atibaia a Campo Limpo, sendo que nesta localidade a estrada tinha conexão com as linhas da S.P.R. No mesmo ano a Bragantina abriu o tráfego até Bragança. O Estado ainda assistiu a formação da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, cujo primeiro trecho de bitola de 1m de Araraquara à Itaquaré foi inaugurado em 1898 (PINTO, Ob. Cit.; SILVA: 1901).

redução do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga actualmente, o melhoramento dos processos industriaes, o augmento do valor das terras, a cessação das despesas públicas com a estrada que tem que ser substituída pela linha férrea, a influencia da facilidade das communicações sobre os estado moral e político da Província, a criação do espirito de empresa”<sup>4</sup>.

Chamada comumente de S.P.R. ou com “amargura” de “Inglesa”, em 16 de fevereiro de 1867 a primeira ferrovia do Estado de São Paulo abriu o tráfego dos seus 139 km com bitola de 1,60m entre trilhos<sup>5</sup>, e inaugurou uma nova realidade da comunicação entre o resto do mundo e o interior da província, ou pelo menos uma parte dessa perspectiva. Os donos da São Paulo Railway tinham a concessão imperial para ir até Rio Claro, mas não se interessaram em fazê-lo. O privilégio do funil São Paulo-Santos lhes davam o direito de tributar qualquer estrada de ferro construída no interior, cujos trens transportariam mercadorias, sobretudo o café, destinadas a alimentar os navios ancorados no porto.

De Jundiaí em diante, a obra que concorreu com os estradões de terra freqüentados por muares, tropas e diligências foi possível com o emprego do capital dos fazendeiros do oeste e do centro-oeste paulistas animados pela alta produtividade dos cafezais de suas fazendas e encabeçados pelo incentivo do presidente da província Saldanha Marinho, que soube conciliar as divergências regionais e políticas entre conservadores e liberais e fundaram em 1868 a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. A sua zona privilegiada compreenderia a região delimitada entre a margem direita do Rio Tiête e a margem esquerda do Mogy-Guaçú.

Em 11 de agosto de 1872, a linha de 44 km com bitola de 1,60m entre trilhos de Jundiaí à Campinas foi aberta ao tráfego. Além de Campinas, os trilhos progrediram com a inauguração do trecho até Santa Bárbara no dia 27 de agosto de 1875; até Limeira em 30 de junho de 1876; e até Rio Claro em 11 de agosto. No mesmo ano, a Companhia Paulista também já se empenhava na construção da linha da estação de Cordeiro (Cordeirópolis) até a margem do Mogi-Guaçú. Em 10 de abril de 1877 foi inaugurado o trecho até Araras, até Leme em 30 de setembro, até Pirassununga em 24 de outubro e

---

<sup>4</sup>- PINTO, Ob. Cit.: 32.

<sup>5</sup>- Segundo Pierre Monbeig (1940: 130), “o traçado da estrada de ferro seguiu fielmente o antigo caminho dos índios pelo qual os primeiros portugueses atingiram o Alto da Serra” (...) “o realizador da obra foi o barão de Mauá, sendo inglesa a sociedade, a ‘São Paulo Railway Co.’, que os paulistas designam por suas iniciais ou então, não sem amargura, dizem a ‘Inglesa’”. O declive de 800 metros entre Alto da Serra (atualmente, Vila de Pirapiacaba) e Santos, foi superado através dos sistemas funiculares, que consistia na tração das locomotivas a vapor apoiadas por um cabo de aço existente entre os trilhos. Esse cabo era preso com garras mecânicas na parte inferior do veículo, puxado por grandes rodas de aço, tornando possível o seu movimento em uma série de planos inclinados, uma sucessão de funiculares, sem que se deslizesse em circunstância da inclinação e da umidade da serra.

somente em janeiro de 1880 a linha alcança Porto Ferreira. No ano seguinte foi inaugurado o ramal até Descalvados.

A progressão da linha da Paulista parou nas divergências quanto às dimensões e delimitação das áreas de penetração. A permissão para a construção da estrada de ferro para além de Rio Claro foi concedida aos irmãos engenheiros Augusto Pinto e Luis Augusto Pinto, mais tarde transferida ao Conde de Pinhal e ao capitalista Benedito Antônio da Silva, que construíram a estrada denominada Companhia do Rio Claro. Em outubro de 1884 essa empresa inaugurou o trecho de Rio Claro a São Carlos; em 18 de janeiro do ano seguinte até Araraquara; e o ramal de Visconde do Rio Claro a Jaú em 18 de fevereiro de 1887.

Apesar das várias tentativas dos “plantadores” donos da Companhia Paulista de comprarem os 264 km da Companhia do Rio Claro, esta foi vendida por 8.000:000\$000 (£ 600.000) a investidores ingleses vinculados ao *The British Bank of South America*, que a nomearam de *The Rio Claro São Paulo Railway Company*. O negócio incluía a concessão para o prolongamento do tronco com destino às importantes áreas produtoras de café de Araraquara a Jaboticabal e dos ramais de Jaú a Itapura, de São Carlos a Água Vermelha, São Carlos a Ribeirão Bonito, entre outros. Até 1892 foram feitos 7 km de um desvio em Brotas e iniciadas as obras do tronco e de alguns ramais. Em 26 de Março daquele ano a Companhia Paulista assumiu por escritura a propriedade da empresa inglesa, depois de negociar com o banco inglês o valor de 24.666:666\$666<sup>6</sup> (£ 2.750.000) fixado na venda. Segundo o historiador inglês Richard Graham (Ob. Cit.: 67), “*estradas de ferro transportadoras de café poderiam evidentemente proporcionar fortunas aos espertos*”.

Contudo, a partir do ano de 1892 viu-se a progressão contínua da estrada de ferro da Paulista (**Anexo 2**), pois o maior objetivo dos fazendeiros capitalistas encorajados a despendar tal montante de capital foi o de levar os trilhos à região de Ribeirão Preto onde estavam localizadas as fazendas de Guatapará e Martinho Prado, ambas alcançadas em 1901. Até 1950, quando foi inaugurada a estação de Panorama na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, a última da empresa, a extensão de seus trilhos chegava

---

<sup>6</sup> - Fontes: PINTO, Ob. Cit.: 65-67; SILVA, Ob. Cit.: 45-52; GRAHAN, 1973: 67. Após o termino da obra da São Paulo Railway (Santos-Jundiaí) o capital fixado pelo Governo Imperial ao seu patrimônio correspondia ao mesmo valor pago pela Paulista na aquisição da Rio Claro Railway, £2.750.000.

a 2.150 km, compreendidos nas duas linhas troncos e nos 21 ramais<sup>7</sup> com trilhos de bitolas entre trilhos variáveis entre 1,60m, 1m e 0,60m<sup>8</sup>.

Com o objetivo de explorar a fértil região à margem direita do Rio Mogi-Guaçu outros grandes fazendeiros da região de Campinas, entre eles Antônio de Queiros Teles, Carlos Norberto de Souza Aranha, Bento Quirino dos Santos e Barão de Ibitinga, formaram a Companhia Mogyana em julho de 1872, autorizada pelo governo imperial em dezembro do mesmo ano. No dia 03 de março de 1875, D. Pedro II abriu o tráfego da estrada de bitola de 1m da Mogyana e circulou nos trechos em construção de Campinas à Mogi-Mirim (cuja estação foi inaugurada em 27/08/1875) e no ramal de Amparo (15/11/1875). Em 14 de fevereiro de 1878 os trilhos atingiram Casa Branca e em 1883 chegaram a Ribeirão Preto. Em 1887 Franca tornou-se boca de sertão e através da linha tronco de bitola métrica (1m), em 1888, a Mogyana ultrapassou as margens do Rio Grande e instalou no Estado de Minas sua primeira estação, a de Jaraguá. Chegou em Uberaba em 1889, Uberlândia em 1895 e a Araguari, quase divisa com o Estado de Goiás, em 1896. Outra linha partiu de um entroncamento na região de Ribeirão Preto, chegando em 1899 a Jardinópolis e aos poucos avançou sentido Minas e atingiu a divisa na cidade de Igarapava em 1905, para depois encontrar a linha de Catalão e a sua estação de Uberaba já formada. Além de estender seus trilhos em direção ao triângulo

---

<sup>7</sup> - As suas linhas tronco de bitola de 1,60m são: Jundiá a Colômbia (divisa com o triângulo mineiro), com 63 estações; e Itirapina a Panorama (divisa com o estado do Mato Grosso do Sul), com 51 estações. Os ramais de 1,60m com 28 estações ao todo e os anos de inauguração das primeiras estações e das últimas de cada ramal são: **Piracicaba** (1916-1922); **Descalvado** (1876-1881); **Santa Veridiana** (1886-1893); **Baldeação** (1913). Os ramais de 1m somando 120 estações são: **Analândia** (1876-1884); **Campos Sales** (1886-1903); **Agudos** (1903-1905); **Água Vermelha** (1884-1893); **Pontal** (1903-1929); **Jaboticabal** (1892-1902); **Terra Roxa** (1927); **Ribeirão Bonito** (1884-1939); **Itápolis** (1909-1915); **Bariri** (1903); **Jaudourado** (1887); **Dourado** (1899); **Nova Granada** (1902-1931); **Barra Bonita** (1899-1929); **Luzitania** (1893-1916). Bitola de 0,60m com 10 estações: **Santa Rita do Passa Quatro** (1880-1929); **Descalvadense** (1881). Fontes: PINTO, Ob. Cit.; MATOS, Ob. Cit.; BENÉVOLO, Ob. Cit.; SILVA, Ob. Cit.; “*Edição Comemorativa do 90º Aniversário da Cia. Paulista de Estradas de Ferro*”, Ano XXIV, Nº 279, São Paulo – 1958-59.

<sup>8</sup> - As diferenças de bitolas que existiam entre as linhas dos ramais da Companhia Paulista decorrem do fato da empresa ter incorporado outras estradas no contexto de sua expansão. O problema das diferenças de bitolas entre trilhos das companhias decorre do fato de que os “rodeiros” de locomotivas, vagões e carros de passageiros de uma determinada companhia devem estar de acordo com o tamanho da bitola de suas linhas. Quando uma linha termina na diferença da bitola da outra, os passageiros ou produtos transportados em um carro de passageiros ou vagão devem se transferir ou ser baldeados a outros veículos, correspondentes a bitola das linhas que os levarão aos seus respectivos destinos. As diferenças de bitola entre as linhas comprometem a articulação e integração das diferentes companhias ou entre as linhas da mesma. Pelo decreto nº 1759 de 26 de abril de 1856, o governo da província determinou à empreiteira encarregada de construir a linha de Santos a Jundiá, que a fizesse de acordo com as melhores estradas de Londres, ou seja, que se usasse bitola de 1,60m. Somente a Paulista adotou esse padrão nas suas linhas tronco.

mineiro, a Mogyana ainda agregou em seus ramais<sup>9</sup> linhas de estradas do sudoeste daquele estado (**Anexo 3**).

Por meio dos mapas da progressões das estradas de ferro no Estado de São Paulo é possível constatar que os trilhos obedecem a itinerante cultura do café e associar as direções das linhas à perspectiva do grande plantador, que expandia suas produções a terras mais férteis e de topografia mais elevada<sup>10</sup>. O avanço da produção para essas terras e a adoção de novas técnicas agrícolas viabilizou o aumento da produtividade nos cafezais<sup>11</sup>. Em 1854, a produção na região denominada por Sérgio Milliet de Paulista<sup>12</sup> foi de 223.470 arrobas, em 1886 de 2.458.134 arrobas. As empresas ferroviárias, que em 1880 já abrangiam toda essa região, encurtaram as distâncias, geraram condições para maiores rendimentos com os cafezais e criaram outras motivações para seu avanço, animando ainda mais os seus fazendeiros-capitalistas<sup>13</sup>.

O montante de dinheiro aplicado nas ferrovias sinaliza para o interesse consciente de diminuir o custo do frete e o tempo do transporte do café para o mercado externo. Da mesma forma, elas liberaram parcela do capital antes imobilizado em muares e permitiram aproveitar diretamente na lavoura os escravos que antes serviam às tropas, com isso contribuindo poderosamente para o processo de acumulação num contexto de

---

<sup>9</sup>- Entre os ramais da Mogyana e suas linhas troncos, todas de bitola métrica (1m), funcionavam 227 estações. Os ramais com os respectivos anos de inauguração das estações iniciais ou finais são: **Socorro** (1885-1909); **Itapira** (1891-1898), sendo que nesse trecho a Mogyana têm sua articulação com a Rede Mineira de Viação; **Espírito Santo do Pinhal** (1889); **Caldas-MG** (1886); **De Lagoa Branca** (1891) a **Vargem Grande do Sul** (1909); **São José do Rio Pardo** (1883-1890); **Canoas** (1890); **Guaxupé-MG** (1904); **Sertãozinho** (1899); **Cajuru** (1898-1912); **Biguatinga-MG** (1904-1915). A Mogyana também emprestou o trecho de seus trilhos entre Bento Quirino e São Simão à Estrada de Ferro São Paulo e Minas, incorporada em 1906 por investidores ingleses centralizados na figura de James Martin Stuart, que levou os trilhos até **Passos-MG**(1921) e um ramal de Monteiro a Guataparã uniu a Mogyana com os trilhos da Paulista. Fontes: MATOS, Ob. Cit.; **O Ferroviário, Órgão Informativo do Sindicato dos Trabalhadores e Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana**. Campinas, Dezembro de 1999, Nº 332; e “**Histórico Biográfico da Estrada São Paulo e Minas**”, Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, Bento Quirino, 25 de abril de 1969.

<sup>10</sup>- A partir de 1880 a produção no Vale do Paraíba, região Norte, já havia sofrido enorme queda, perdendo posto de destaque para as zonas Central, Paulista e Mogyana (MILLIET, 1982: 22). Além de resultar de uma cultura itinerante, a produção da região ao oeste paulista estava sujeita às geadas. Segundo Matos (Ob. Cit.: 71), a partir de 1860 os fazendeiros paulistas empreenderam verdadeira cruzada, “enfrentando os chamados ‘ninhos de geada’ replantando o café nas mesmas terras vitimadas no ano anterior”. (...) “Mas eram tão vantajosas aquelas terras que apesar desse risco, foram surgindo os grandes centros cafeeiros de Limeira, São Carlos, Araraquara, Descalvado, Jaboticabal e Ribeirão Preto, que se tornaria em breve o maior centro produtor, talvez de todo o mundo”.

<sup>11</sup>- O aperfeiçoamento dos processos de beneficiamento do café com a introdução de equipamentos mecânicos se fez lentamente. Somente em meados do século XIX é que são popularizadas novas técnicas como o monjolo, que sucedera o pilão. Na província de São Paulo houve campanhas dos poderes públicos para estimular o emprego da maquinaria, sobretudo quando se intensificou “a grita geral sobre a falta de braços”. Mas a partir de 1872, já se assinalava a introdução de sistemas mais aperfeiçoados. Na cidade de Campinas já havia sido instalado nas mediações da Estação da Paulista uma fábrica da Lydgerwood. Algumas máquinas vinham dos Estados Unidos, mas a maioria era de invenção e fabrico nacionais (COSTA, Emília Viotti da, 1966: 180-83).

<sup>12</sup>- Anápolis, Araras, Araraquara, Barretos, Bebedouro, Cajobi, Colina, Decalvado, Guairá, Guariba, Jaboticabal, Leme, Limeira, Monte Azul, Olímpia, Palmeiras, Pirassununga, Pitangueiras, Porto Ferreira, Rio Claro, São Carlos, Santa Cruz da Conceição, Santa Rita do Passa-Quatro e Viradouro.

<sup>13</sup>- Convém indicar, que uma das causas da intensificação da expansão do café diz respeito ao alargamento do direito ao crédito hipotecário, promovido pelo governo imperial em 1873 a todos os municípios de São Paulo, tendo como suporte a fazenda, representada, sobretudo, pelas plantações e pelas instalações. O crédito hipotecário era uma garantia financeira necessária à manutenção e expansão dos negócios dos fazendeiros (MARTINS, 1990: 29-30).

escassez de mão de obra. Os lucros obtidos com as companhias Mogyana e Paulista procediam, sobretudo, da capacidade dessas estradas de ferro incluírem áreas férteis até então inacessíveis, disponibilizando em menor tempo a produção ao mercado externo através do porto de Santos. Porém, a São Paulo Railway deteve o monopólio do funil de ferro da serra do mar até 1937<sup>14</sup>, obrigando os grandes fazendeiros do interior do Estado de São Paulo, a pagarem diferentes tarifas entre a estação mais próxima das suas propriedades e as pranchas de despache de mercadorias no Porto.

A intenção primordial dos investidores que aplicaram dinheiro na São Paulo Railway, principalmente bancos londrinos, associava-se ao lucro que poderia advir com a expansão da produção agrícola às novas áreas do oeste paulista e, conseqüentemente, com a progressão dos trilhos feitos pelos fazendeiros interessados, obrigados muitas vezes a adiantar dinheiro por meio de empréstimos através desses mesmos bancos. Enfim, o cálculo dos ingleses previa que parte do lucro proveniente da ferrovia ou da negociação do café seria convertida aos seus bancos, os mesmos que podiam oferecer o capital suficiente para o prolongamento das ferrovias.

Tentando desafiar parte dessa lógica, o decreto 977 de 5 de agosto de 1892, concedia à Cia. Mogyana autorização para prolongar sua estrada de ferro até Santos. Objetivando afastar o seu traçado das linhas da Cia. Paulista e da inglesa, o projeto da Mogyana de 258 quilômetros propunha uma linha de simples aderência em direção ao mar partindo de Mogi-Mirim, passando por Amparo, marginando o Rio Jaguarí na travessia do município de Bragança, alcançando ainda Piracaia, Nazaré, Tapera Grande, Suzano, Mogi das Cruzes, Alto da Serra e finalmente Santos. Todavia, o plano não saiu do papel devido a questões políticas e falta de apoio dos bancos também acionistas da São Paulo Railway<sup>15</sup>.

Desde que foi esboçado o interesse da Mogyana em levar trilhos para perto do mar, a superintendência da inglesa formalizou vários protestos ao Governo Imperial e um deles evidenciava a causa da reação:

“A Companhia da estrada de Santos à Jundiahy, desde o seu princípio, e conforme os mais solenes compromissos do Governo Imperial, constantes de documentos oficiais, não poderia contar com outros elementos de renda senão o frete dos gêneros de produção de Jundiahy para o interior, visto como é notório que entre Santos e Jundiahy não há produção alguma de exportação, e o Governo

---

<sup>14</sup>- Somente em 1937, numa “obra admirável da engenharia brasileira”, a já estatal Sorocabana inaugurou o sistema Mayrink-Santos com bitola de 1m, superando a serra com as rodas dentadas da cremalheira, aliviando o tráfego e quebrando o monopólio da “Inglesa”.

<sup>15</sup>- BOLETIM da União dos Ferroviários Aposentados da Mogyana, Jul. 1992, p. 4.

Imperial, contractando esta Estrada não tinha outra preocupação que a de facilitar o transporte dos produtos da zona cafeeira pela nova estrada, animando os capitalistas em Londres a organizarem a Companhia” (...) <sup>16</sup>

O grande problema da Mogyana foi o argumento da inglesa em defesa da “zona privilegiada”. A empresa campineira criou outro problema com sua linha de bitola de 1m ao obrigar o produtor a pagar diferentes valores de fretes. Os seus trilhos terminavam em Campinas, onde as mercadorias eram baldeadas para os vagões de bitola de 1,60m da Paulista, que seguiam diretamente até Santos por acordo de tráfego mutuo com a S. P. Railway <sup>17</sup>. Mas as soluções dos problemas da Mogyana, possível com a construção da sua estrada até Santos, dissolveu-se no interesse do capitalismo nada liberal da companhia inglesa, temente em ver quebrado seu monopólio do funil da serra. Os valores dos fretes variavam de produto a produto e a partir de 1883 obedeciam ao princípio da tarifa móvel, que consistia em tarifas proporcionais decrescentes segundo a distância mais longínqua do ponto de embarque em relação ao Porto de Santos. Porém, dentre todas as companhias, a São Paulo Railway era a que cobrava os maiores valores, apesar das circunstâncias especiais de sua posição geográfica e:

(...) “de transportar essa estrada o café carregado por todas as linhas do Estado com destino a Santos, recebendo mais de 80% da safra directamente da estrada Paulista, em trens formados e prompts para percorrerem a linha ingleza em toda a sua estensão de Jundiahay até Santos” <sup>18</sup>.

O pagamento do frete à inglesa e o sistema de zonas privilegiadas, portanto, são fatores que limitaram o desenvolvimento das empresas ferroviárias dos produtores de café. Se por um lado o seu meio de transporte proporcionava uma renda ainda maior por ter viabilizado o aumento da produtividade nas regiões de terras mais férteis antes

---

<sup>16</sup>- 19 de abril de 1890, Zozimo Barroso- Engenheiro Fiscal, Superintendência da São Paulo Railway Company Limited.

<sup>17</sup>- O acordo entre as duas companhias foi firmado em 7 de fevereiro de 1872, ficando combinado que ambas poderiam vender bilhetes reciprocamente em qualquer de suas estações para qualquer das estações da outra, assim como despachar mercadorias de toda espécie nas mesmas condições. Também foi estabelecida a taxa de 30 réis por carro de passageiros e 125 réis por vagão de mercadorias, além do valor do peso total transportado, a ser paga pela companhia cuja estrada se utilizasse do material rodante da outra, por km percorrido. Os regulamentos desse acordo foram modificados com o desenvolvimento da via férrea paulista. Em abril de 1875 foi formada a Contadoria Central de Estradas de Ferro de São Paulo, com o objetivo de distribuir as contas referentes ao tráfego dos trens entre as diversas linhas das diferentes companhias. Em 1901 faziam parte da Contadoria as Companhias S. Paulo Railway, Paulista, Mogyana, União Sorocabana e Ytuana, Bragantina, Itatibense, Ramal Férreo Campineiro, Araraquara, Estrada de Ferro Dourado. Porém, cabe considerar que apenas a Paulista e a São Paulo Railway contavam com trilhos de bitola de 1,60m, que permitia o tráfego mutuo de suas respectivas máquinas, vagões e carros de passageiros. No caso das demais empresas a contadoria prestava simplesmente o auxílio na divisão das tarifas a serem pagas ou debitadas (PINTO, Ob. Cit.: 148-152). A construção do trecho de estrada com bitola de 1m da Mayrinque-Santos pela Sorocabana em 1937 foi significativo, pois integrava os trilhos da Mogyana e de outras companhias, até então sujeitas a baldeação em Campinas e dependente da Paulista.

<sup>18</sup>- Id: 175

isoladas, a caminho do mar esbarrava na obrigatoriedade de pagar por fretes excessivos. As duas direções, interior-mar, apresentavam características diferentes quanto às perspectivas dos responsáveis pelas estradas de ferro, embora uma dependesse da outra. Os bons resultados obtidos pelas companhias que seguiram para o “oeste” eram em parte convertidos em renda para o pagamento dos fretes a caminho do mar e não para desenvolver tecnicamente as suas estradas de ferro e mesmo para concorrer com a inglesa. O capital resultante da economia cafeeira voltado às estradas de ferro não foi utilizado no desenvolvimento das empresas ferroviárias, mas sim na progressão das linhas direcionadas a negócios privados.

Um grande plantador de café acionista das companhias ferrovias disponibilizava o seu produto no mercado através do meio de transporte que ajudou a constituir e a sua influência política, maior ou menor, também dependendo do dinheiro investido, determinava a inclusão ou não da sua área de produção no traçado das ferrovias. O transporte por mulas foi gradativamente substituído pelo trem, que chegava até às estações geralmente construídas nas imediações das propriedades rurais, mas isso acontecia somente para “quem podia mais”. Segundo o historiador estadunidense Robert Mattoon Jr. (1971: 161), em 1863 o custo do frete com mulas entre Campinas e Santos (184 km) foi de 167\$000 por tonelada/km; e em 1873 o custo do frete com trens na mesma distância diminuiu para 39\$860 a tonelada/km. Presumia-se que se o preço do café fosse mantido na faixa de 333\$000 por tonelada, em uma década o transporte ferroviário baixaria o custo do frete de 50% a 12% do valor do produto negociado. Mas esta idéia vinha acompanhada de um pequeno engano em relação ao que de fato transcorreu. Antes da ferrovia, os custos com o transporte consumiam entre 50 e 30% dos rendimentos brutos. Por outro lado, a tarifa ferroviária excedeu a 12% em 1873 e posteriormente a 20%. No período pré-ferroviário as mulas levavam o café direto da fazenda ao porto, enquanto que na era ferroviária o agricultor primeiro pagava o transporte até a estação, em seguida as taxas de acondicionamento e embarque para a exportação e, finalmente, negociava com os comissários. Dependendo da distância da estação inicial ao porto, às vezes, para os pequenos fazendeiros não era melhor negócio com as ferrovias do que sem ela. Sem a fortuna das plantações como a de Santa Cruz das Palmeiras de Antônio da Silva Prado e a de São Carlos do Conde do Pinhal, o pequeno produtor colocava-se na posição de lutar para ter uma ferrovia passando em sua propriedade.

O prolongamento dos trilhos no Estado de São Paulo seguia, sobretudo, os interesses dos fazendeiros mais influentes na economia cafeeira e na vida política, como é o caso dos Prado. Martinho Prado Junior constituiu a primeira diretoria da Cia. Paulista e nela ficou de 1868 a 1880. O seu irmão, Antonio da Silva Prado, presidiu a empresa de 1892 a 1928, ano de sua morte. O patriarca da família foi o avô Antônio da Silva Prado, o Barão de Iguape, que iniciou a fortuna com o comércio de mulas entre São Paulo, Goiás e Bahia, fazendo sua riqueza crescer com o arrendamento de impostos, tornando-se o primeiro presidente da sucursal do Banco do Brasil e vice-presidente da Província. O filho Martinho Prado completou as atividades comerciais do pai, ficando dono de grande plantação de cana em Campo Alto e Engenho Velho, situado no Município de Araras. Este teve quatro filhos, sendo que dois deles, Martinho Junior e Antonio, associaram-se estritamente “à *marcha pioneira, nos planaltos ocidentais*” (MONBEIG, 1984: 141). O primeiro descobriu em 1877 a terra roxa de Ribeirão Preto onde comprou 6.000 alqueires e organizou a fazenda Guatapará, que contava 1.767.000 pés de café. Com seu pai e seu irmão Antônio, também montou a fazenda São Martinho, de 12.000 alqueires e 3.400.000 cafeeiros. Antonio Prado foi ministro da agricultura, senador, prefeito de São Paulo, banqueiro e comissário de café e sócio da empresa de exportação Prado Chaves & Co., além de presidir a Cia. Paulista por 35 anos.

No período da administração de Antônio Prado, a companhia imprimiu algumas melhorias e diversificou os objetivos econômicos dos seus serviços. De 1892 a 1927 verificou-se a progressão de 241 km de via construída a 1.300 km, a elevação do saldo financeiro de 2.800:000\$000 à renda líquida de 34.000:000\$000 em 1927. Salvo o “progresso econômico” do Estado verificado no período, também é dito que os “desenvolvimentos” da empresa se devem aos “feitos de Prado”, entre eles o início da navegação no Rio Mogy-Guaçú, com a compra de 22 lanchas a vapor da Inglaterra; a aquisição da Rio Claro Railway e o alargamento da bitola dessa estrada; a construção de 600km de vias férreas em diversas direções; a implantação de extensas áreas de produção de eucalipto (18 hortos com área de 10.077,29 alqueires) destinado às fornalhas das locomotivas à vapor e fabricação de postes, estacas e dormentes; e a eletrificação das linhas tronco de Jundiaí até Rincão, fazendo da Paulista a pioneira nessa matéria<sup>19</sup>. No texto biográfico acerca da atuação de Prado na presidência da Cia. Paulista escrito por seu “fiel” Engenheiro Francisco Paes de Monlevade são descritas as

---

<sup>19</sup>- Cabe mencionar que Antonio da Silva Prado foi prefeito da cidade de São Paulo durante o longo período de 1899 a 1911, quando realizou diversas obras, entre as quais a construção do Teatro Municipal em 1911, a introdução da energia elétrica na cidade, além da construção de 188,7 km de linhas de bonde elétrico.

ações do Conselheiro voltadas às “melhorias” nas condições de trabalho e de vida dos operários da empresa, como a outorga das 8h de trabalho e a criação da Caixa de Aposentadorias de 1923<sup>20</sup>, temas que serão apresentados mais adiante.

Aqui, importa esclarecer os interesses norteadores do prolongamento dos trilhos e a relação dos cafeicultores com esse processo. Quando assumiu a direção da Companhia, Prado deu continuidade ao projeto de servir às propriedades de café de outros fazendeiros importantes e principalmente às de sua família, como a própria fazenda Santa Veridiana, alcançada em 1893 por uma linha de bitola de 1,60m. Para fazê-la, a empreiteira contratada teve que atravessar o Rio Mogi-Guaçu e penetrar no privilégio da Cia. Mogyana, que definiu tal progressão como um “resultado escandaloso” das ambições exclusivas da diretoria da Cia. Paulista. Porém, medidas mais concretas foram tomadas pelos “homens da Mogyana” quando tomaram conhecimento das pretensões da diretoria da Paulista de levar os trilhos do ramal de Água Vermelha, na zona de Santa Rita do Passa Quatro, até o Estado de Minas, através de Franca. Em uma representação endereçada ao Presidente do Estado de São Paulo, a diretoria da Mogyana expressou da seguinte forma o seu protesto:

“E até parece que os accionistas da Companhia Paulista são sorprendidos com esta deliberação da sua Directoria, pois, na ultima assembléa geral, 2 de Abril de 1895, affirmava a intenção de não transpor a margem direita do Guassú com as suas linhas, na seguinte significativa linguagem de seu relatório, no titulo que se inscreve-  
DESENVOLVIMENTO DAS LINHAS”<sup>21</sup>

O que é chamado de desenvolvimento das linhas pela diretoria da Paulista, na realidade, atendeu aos negócios privados do presidente da Companhia, como as fazendas Guatapará e Martinho Prado, alcançadas por linhas de bitola de 1,60m. Mas os protestos da Mogyana de nada adiantaram quanto à travessia do Mogy-Guaçu, muito embora a Paulista não tenha progredido até Franca. Os objetivos com o café, evidentes no traçado das ferrovias paulistas, são expressos formalmente em carta redigida pelo engenheiro Manoel Pinto de Torres Neves, endereçada ao Conselheiro Antonio Prado, sobre o prolongamento das linhas da Paulista para o Mato Grosso do Sul:

“Não há negar que a linha para Matto Grosso attende tambem a fins estratégicos e políticos; mas convem, e muito, que o traçado desta linha desenvolva-se, de preferência, por terras que, produzindo café

---

<sup>20</sup>- Fontes: MONBEIG, 1984 e “Antonio Prado no Império e na República”, obra organizada por Nazareth Prado, filha do Conselheiro, e publicada em 1929.

<sup>21</sup>- Grifo do reclamante. *Representação da Directoria da Comp. Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação ao Exmo. Governo do Estado*, São Paulo, 1895.

em boas condições, concorram com forte contingente para a justa remuneração dos capitães empregados na construção da linha: Satisfeita essa condição, a Companhia Paulista pôde e deve, é meu parecer, construir o prolongamento até Santa Anna do Parnahyba, a medida que crescer a sua receita líquida e a medida que se forem povoando e plantando de café as zonas da directriz escolhida”

“O prolongamento da Paulista das margens do Rio Grande pelo Estado de Mato Grosso deve ser construído e trafegado pelo governo, por não poder contar com elementos de renda, durante muitos annos de tráfego”.

“Realmente penso que sem favor muito especial, não deve a Companhia encarregar-se da construção das linhas, além do Rio Grande”.<sup>22</sup>

O texto sustenta que a ferrovia era possível em regiões que oferecessem prévias garantias de lucros. Assuntos “estratégicos e políticos” interessavam unicamente ao Governo, que deveria pagar por eles. Os “favores especiais” idealizados pelo autor da carta supõem uma confusão entre público e privado e é a partir dessa forma de pensar que a ferrovia paulista é realizada. A linha da Paulista sugerida pelo engenheiro progrediu e alcançou o frigorífico de Prado em Barretos, situado numa região propícia à pecuária<sup>23</sup>. Na realidade, na fase da progressão desses trilhos até Colômbia em 1929 (506 km de Jundiaí) e em direção a Mato Grosso, até Marília (466 km de Jundiaí) em 1928, não havia interesse maior que pudesse levar os trilhos dos fazendeiros-capitalistas adiante a não ser os seus “próprios” negócios relacionados ao café<sup>24</sup>.

A indústria só começa a se desenvolver em São Paulo a partir da configuração de novas condições sociais que coincidem justamente com a complexidade da economia cafeeira e com o novo ritmo de circulação de mercadorias imprimido pelas estradas de ferro. A riqueza propiciada pelo café não se limitou ao pagamento de tributos e ao investimento em ferrovias, no sentido de integrar novas áreas. As motivações econômicas e interesses dos grandes plantadores/exportadores paulistas aceleraram a progressão das estradas de ferro no interior de São Paulo e essas motivações estão intimamente ligadas à constituição da mão de obra destinada ao trabalho no campo.

---

<sup>22</sup>- Trecho extraído do citado documento acima.

<sup>23</sup>- A Cia. Frigorífica e Pastoral (1902), incorporada em 1909 pela empresa inglesa Frigorífico Anglo.

<sup>24</sup>- A empresa que rompeu os limites do Estado do Mato Grosso do Sul foi a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil cuja pretensão era chegar até o Pacífico. O primeiro trecho de 48km dessa estrada, de Bauru a Avaí, foi fundado em 1906. Em 1910 a sua linha chegou até as divisas do Rio Paraná, sendo que até 1926 sua travessia era feita através do serviço de “ferry-boat”. Em 1914 duas linhas, uma vinda da margem do Rio Paraguai em Corumbá e outra de Três Lagoas na margem esquerda do Paraná, estabeleceram a ligação entre os dois extremos do Estado do Mato Grosso, firmando a marca de 842 km a partir da cidade de Bauru (MATOS, Ob. Cit.: 98-99).

Conforme era expandida a produção nas regiões novas do oeste paulista, maior era a demanda por “braços” para a colheita e preparo do café para exportação.

A cessação “oficial” do tráfico de escravos africanos desde 1850 e a sua abolição efetiva são dados do colapso do sistema escravocrata. O caráter ilícito da importação e a conseqüente elevação dos preços do trabalhador tornava praticamente impossível a “renovação ilimitada do braço negro”. A longo prazo, a inelasticidade de oferta da mão-de-obra, o crescimento da agricultura de exportação e a elevação ainda maior dos preços da força de trabalho, resultariam na noção de anti-economia do trabalho escravo (FERNANDES, 1979). Impunha-se, portanto, integrar a abolição legal do comércio de escravos num conjunto de medidas que harmonizassem a transição do trabalho escravo para o trabalho livre (que se esboçava) com a sobrevivência da economia colonial (HALL, 1969). Nesse processo, a “grande lavoura”, como era chamada a agricultura de exportação, revelava-se necessitada não necessariamente de escravos, mas de mão-de-obra suficientemente barata, para que as fazendas produzissem em regime de custos mínimos, respondendo assim aos limites de preços que poderiam ser pagos pelos mercados consumidores europeus, computados os lucros mínimos desejados pelos intermediários (MARTINS, 1990). A imigração caracteristicamente familiar foi intensificada a partir de 1886, quando os fazendeiros viram-se necessitados de grandes contingentes de trabalhadores para a formação de seus cafezais nas áreas novas do oeste paulista. Mas, desde 1860, operários imigrantes eram empregados na construção das estradas de ferro brasileiras<sup>25</sup>.

O número de trabalhadores contratados para a construção da estrada de Santos a Jundiaí<sup>26</sup> evoluiu de acordo com as dificuldades enfrentadas para vencer o declive de 800m da cordilheira marítima. A construção empregou 1.050 operários em fevereiro de 1861, passando a 2.400 em janeiro de 1863 e, surpreendentemente, a 5.257 em setembro do mesmo ano. A obra assentou 3.947 toneladas de ferro trazido da Europa. Até o trecho construído da estrada, as locomotivas ajudavam os homens. Ainda que os “*loco-brake*” e estradas suportassem até 56 toneladas, em muitos casos o declive da serra já vencido pelo trabalho também teve que ser vencido sem as máquinas, ou seja, por meio

---

<sup>25</sup>- Um dos parágrafos da Lei Feijó de 1835 obrigava às companhias concessionárias de estradas de ferro a não empregar trabalho escravo, sendo reproduzido da seguinte forma na lei geral nº 641 de 26 de junho de 1852: “*A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construção do caminho de ferro senão pessoas livres, que sendo nacionais poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da guarda nacional; e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais*”.

<sup>26</sup>- Cabe considerar que foram feitas modificações no traçado original da Santos-Jundiaí, a fim de corrigir erros e proporcionar maior agilidade no transporte da serra, o que demandou mais força de trabalho. Em 1895 é firmado novo contrato com o Governo da União, no qual a inglesa se comprometia duplicar sua estrada de ferro.

dos braços, pois a ajuda mecânica limitava-se segundo o volume e a forma do material transportado.

Os trabalhadores construtores das estradas de ferro campineiras enfrentaram dificuldades semelhantes, mas a quantidade de pessoas empregados nas progressões delas não chegou a ser tão numerosa. No dia 15 de março de 1870, 156 homens começaram a trabalhar na construção da Paulista, subindo para 515 nos seis meses seguintes. Na primeira metade do ano de fundação do trecho de Jundiaí à Campinas, a Paulista contava com 1.031 operários. O número de trabalhadores empregados na construção dessa linha e o período relativamente curto da finalização supõem que as obras tenham sido realizadas em um acelerado ritmo de trabalho.

Entre 1872 e 1887, a contratação de força de trabalho para a construção de estradas de ferro produziu uma acirrada concorrência entre as companhias Paulista e Mogyana, que chegaram a oferecer “altos pagamentos” diários, entre 1\$500 e 3\$000, aos que escolhessem trabalhar na construção de uma ou de outra estrada. Porém, os valores médios oferecidos pelas ferrovias paulistas não chegaram a exceder as diárias mínimas pagas no mesmo período aos operários das estradas de ferro estadunidenses, entre 1\$850 (78¢) e 2\$600 (U\$1,14). Muitos que trabalhavam na construção de uma estrada chegaram a trabalhar em outras, assim é o caso do pai do Sr. Waldemar de Carvalho, 92 anos, antigo torneiro mecânico da Mogyana:

“Meu pai trabalhou em todas as estrada de ferro do Brasil. Ele começou na Leopoldina.”

Enquanto o trabalho escravo era amplamente empregado na lavoura, as companhias contratadas para construir as estradas de ferro brasileiras foram de certo modo precursoras no emprego de mão de obra assalariada<sup>27</sup>. É bom lembrar, que antes de 1870 as maiores cidades paulistas como Campinas e São Paulo, ainda não possuíam mão de obra excedente suficiente para ocupar postos nas mais variadas atividades de trabalho. Apesar da lei restritiva, o trabalho escravo também foi empregado na construção dos caminhos de ferro (BENÉVOLO, Ob. Cit.; MATTON; Ob. Cit.; COSTA, Ob. Cit.). De 1846 a 1860, a entrada de imigrantes em São Paulo totalizou 6.972 pessoas (HALL, Ob. Cit.: 184). Desse contingente, a maioria foi instalada nas primeiras colônias rurais situadas nas imediações da cidade de São Paulo e no interior. De acordo com Emília Viotti (Ob. Cit.: 149), a partir de um “cálculo grosseiro e

---

<sup>27</sup>. Os fazendeiros já empregavam de preferência caboclos ou caipiras para a derrubada de mata nativa. “*Esses trabalhadores livres, conhecidos como “camaradas”, eram pagos à razão de 2 mil a 2 mil e 500 réis por dia com comida, entre 1883 e 1884*”. O pagamento também era feito por empreitada, por área derrubada e limpa. As plantações raramente eram realizadas pelos caboclos (MARTINS, Ob. Cit.: 70).

aproximativo”, pode-se avaliar que na década de 1870 havia 170.000 escravos e 11.000 imigrantes empregados nas zonas cafeeiras paulistas. A estrada de ferro aceitava e contratava contingentes locais de trabalhadores livres e escravos, mas também empregava mão de obra das migrações tanto internas como externas. Das províncias, tal como Minas Gerais e Bahia, os migrantes entravam em São Paulo em busca do trabalho nos “ricos cafezais” e, na falta dele, trabalhavam nas estradas de ferro (MATTON, Ob. Cit.: 198). Nas obras de construção do trecho de Campinas à Rio Claro, os engenheiros da Paulista encontraram o que denominaram de “imigrantes sem destinação”, sendo que muitos estavam trabalhando na abertura de valos<sup>28</sup>. Para esse diversificado contingente, o trabalho pelas empreiteiras ferroviárias era a última alternativa dentre as opções existentes naquele contexto.

Em uma sociedade escravocrata, com limitadas oportunidades além da agricultura, os trabalhadores acabavam tendo que se submeter às péssimas condições de vida oferecidas pelas empreiteiras, nos acampamentos ao lado das construções das estradas de ferro<sup>29</sup>. Mas havia trabalhadores que não se sujeitavam a tais situações. Robert Matton observou diversos telegramas enviados à delegacia central da capital da província pelas autoridades das localidades onde estavam sendo realizadas construções das estradas de ferro. De acordo com as mensagens, pequenos destacamentos militares policiavam todas as operações de construção e quando algum problema acontecia, os chefes de polícia do interior enviavam telegramas urgentes para a capital requerendo suporte adicional, revelando “*a face mais turbulenta da construção da estrada de ferro*”. Em 1879 chegou um chamado de Araras pedindo ajuda para dominar 15 trabalhadores “portugueses” violentos. Nas obras da Rio Claro Railway em Brotas, em pelo menos três ocasiões diferentes, os trabalhadores “portugueses” entraram em conflito com a polícia local<sup>30</sup>. Esses conflitos marcariam o trabalho nas estradas de ferro

---

<sup>28</sup>- Segundo os responsáveis pela edição do relatório da Companhia de setembro de 1875, aquela era a tarefa mais baixa que existia (Id.: 199)

<sup>29</sup>- A descrição acerca da construção da Noroeste do Brasil apresentada por Matos (Ob. Cit.: 98) ilustra as condições de vida em um acampamento de boca de sertão, mas os acampamentos da Paulista e da Mogiana não são comparáveis aos dessa estrada, pois essa foi a primeira no Estado de São Paulo a penetrar em um sertão, em uma região quase desabitada. Antes da Noroeste chegar nas barrancas do Rio Paraná em 1910, o engenheiro Teixeira Soares, presidente da Companhia informava: “*Do lado de São Paulo as febres de mau caráter se desenvolveram com tamanha intensidade, que, apesar de organizado o serviço profilático e hospitalar, vitimou um grande número de operários e empreiteiros, criando e espalhando uma tal impressão de pavor contra a região que impedia o recrutamento de novas turmas para substituir as inutilizadas. Os índios, de seu lado, atacando por diversas vezes o pessoal e fazendo correrias, morticínios e incêndios, muito concorrem para agravar a má impressão conservada pelas moléstias. Não foi, pois, sem grandes sacrifícios, que a Companhia conseguiu concluir seus trabalhos nessa tão inhóspita região, que felizmente foi atravessada*”.

<sup>30</sup>- As causas desses conflitos não foram detalhadas nas mensagens, mas sugerem diversas interpretações, podendo estar associadas ao ritmo de trabalho intenso e a adaptação das pessoas habituadas ao trabalho no campo; às diferenças de caráter racistas; e, sobretudo, podem estar associadas às péssimas condições de vida oferecidas aos operários.

por muito tempo. A formação de uma Sociedade Beneficente pela Companhia Paulista aos seus funcionários efetivos a partir de 1890 é a primeira tentativa para conter os descontentamentos dos operários das estradas de ferro.

Imigrantes europeus, trabalhadores escravos, migrantes internos e externos da província, caipiras e caboclos compõem a vida social criada na “boca de sertão” desenvolvida aos poucos e transformada em pequenas vilas e cidades. Mas dentro das fazendas, sobretudo a partir de 1886, os interesses dos grandes cafeicultores acabaram criando um tipo de organização predominante, pois é justamente para onde são deslocados imensos contingentes de imigrantes. A valorização e o povoamento dos imensos horizontes do interior do Estado de São Paulo estão ligados à extensão da cultura do café e ao progresso das vias férreas. Segundo Pierre Monbeig (1940: 134-35), a partir de 1875 é possível verificar na região da Mogyana uma relação estreita entre a inauguração dos trechos ferroviários e o aumento da superfície plantada de cafezais, assim como há uma enorme concordância entre as regiões onde terminam os trilhos e a periferia do povoamento. A imigração europeia contribuiu para o fortalecimento desse processo e ela está ligada aos interesses dos fazendeiros-capitalistas.

Martinho Prado e seu irmão Antônio da Silva Prado, entre outros grandes plantadores e membros das famílias tradicionais paulistanas, formaram, em 1886, a “Sociedade Promotora da Imigração em São Paulo”, à qual o governo atribuiu a tarefa de importar 6.000 imigrantes. O Conde de Parnaíba, Antônio de Queiros Teles, um dos fundadores da Cia. Mogyana, foi chamado de pioneiro da imigração. Na oportunidade em que esteve à frente da presidência da Província, cargo que ocupou de abril de 1886 a novembro de 1887, fundou na cidade de São Paulo a Hospedaria do Imigrante nas imediações dos trilhos da S.P.R., no bairro do Braz. Esse lugar abrigava os imigrantes recém chegados ao país, que em poucos dias eram encaminhados às estações ferroviárias do interior, onde os fazendeiros ou administradores de fazendas faziam a escolha dos trabalhadores que lhes interessavam e posteriormente os conduziam às colônias das fazendas. A partir de 1882, a Paulista e outras companhias já faziam gratuitamente o transporte de imigrantes e suas bagagens para todos os pontos das respectivas linhas. Até dezembro de 1900, a Paulista havia dado passagens a 442.702 imigrantes para seguirem em seus trens, muitos deles formados exclusivamente para tal fim<sup>31</sup>. Entre 1887 e 1900, São Paulo recebeu 863.000 imigrantes europeus.

---

<sup>31</sup>- PINTO, Ob. Cit.: 158. A imigração em larga escala foi subvencionada pelo Estado, porém a pesquisa conduz a conclusão de que o transporte de imigrantes era feito sem que o Estado pagasse diretamente por esse serviço às estradas de ferro dos fazendeiros paulistas.

Os que eram encaminhados às fazendas viviam sob o regime de colonato, caracterizado por pagamento fixo pelo trato do cafezal, um pagamento proporcional pela quantidade de café colhido e produção direta de alimentos como meios de vida e como excedentes comercializáveis pelo próprio trabalhador. O colono recebia do fazendeiro uma porção do terreno destinado ao plantio do café, onde também lhe era dado o direito de plantar seus cereais<sup>32</sup>, lá armava seu rancho e vivia com sua família. A forma de trabalho organizada na colônia não se baseava no trabalhador individual, mas sim no trabalho familiar, pois a mulher e os filhos do colono também trabalhavam no plantio e na colheita dos cafezais. Na entrega do cafezal ao fazendeiro, o colono recebia uma quantia em dinheiro que representava o dispêndio monetário com o estabelecimento da plantação. Ao fazendeiro dono de boas terras no oeste paulista, resultava um rendoso cafezal mediante pequeno pagamento ou nenhum.

Embora fossem contratados pelos fazendeiros-capitalistas para trabalhar na formação dos cafezais, o que levava em média 4 anos, os imigrantes não estavam integrados à relação tipicamente capitalista de venda de força-de-trabalho. Segundo Martins (Ob. Cit.: 19), *“a produção direta dos meios de vida com base no trabalho familiar impossibilita definir essas relações como relações capitalistas de produção. A prévia mercantilização de todos os fatores envolvidos nessas relações, mediante o que o salário não pode ser um salário-aritmético, isto é, disfarçado, mas deve ser salário em dinheiro para que os meios de vida necessários à produção da força de trabalho sejam adquiridos pela mediação do mercado, é condição para que as relações de produção se determinem como relações capitalistas de produção. Tal condição, porém não se dá nesse caso. O salário-aritmético é um salário que entra na cabeça do capitalista, mas que não entra no bolso do trabalhador, não produz uma relação social”*. Nesta lógica *“a fazenda produzia, a partir de relações não capitalistas de produção, grande parcela do seu próprio capital. Nesse sentido é que a grande lavoura se transformou numa indústria de produção de fazendas de café, além de produzir o próprio café. Desse modo, é que na economia cafeeira a reprodução do capital assumiu a forma de reprodução extensiva de capital, pela incorporação contínua e progressiva de novas terras à produção de café”* (Ob. Cit.: 74-5). O seu segredo estava *“na contínua recriação da necessidade de mais mão-de-obra, pois, a necessidade de trabalhadores para a formação do cafezal tinha um efeito multiplicador: cada formador de café implicava num número muito maior de tratores e colhedores logo depois que o café*

---

<sup>32</sup>- Tinham permissão de plantar feijão e milho nas ruas entre os pés de café e às vezes podiam plantar arroz e até algodão nesse espaço (MARTINS, Ob. Cit.: 75).

*estivesse formado. Tendo a formação da fazenda se transformado no objetivo econômico dos fazendeiros, a expansão dos cafezais quanto mais gente absorvia, mais gente necessitava”.*

A partir deste ponto de vista, as progressões dos trilhos das ferrovias dos fazendeiros obedeceriam a lógica da produção de fazendas de café. A mão-de-obra destinada à forma de trabalho organizada pelos grandes plantadores/exportadores sustentaria a economia que também necessitava das estradas de ferro para atender a alta produtividade das novas áreas do oeste paulista. A maior parte dos caminhos tomados pelas estradas de ferro campineiras a partir da década de 1890, foi feita com a finalidade de atender o “despacho” do café de uma determinada localidade, de onde haveria garantia de lucros. Essa forma de pensar produziu alguns ramais que representavam *“verdadeiras estradas ‘cata-café’ que iam, no seu imediatismo, servir os interesses das fazendas de uma região, que na época, já se encontravam na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo”* (MATOS, Ob. Cit.: 76). As trajetórias e a quantidade de ramais mostram como a rede ferroviária paulista se constituiu num intrincado emaranhado de linhas, servindo aos interesses imediatos dos fazendeiros-capitalistas do café, deixando para o futuro apenas traços que, com o tempo, acabaram sendo classificados como deficitários e depois desativados.

Em um primeiro momento a ferrovia progrediu em direção ao oeste paulista, tendo como perspectiva mais longínqua as cidades de Rio Claro e Ribeirão Preto. O objetivo primordial era baratear os fretes da produção alcançada nas respectivas regiões dessas cidades, onde predominava o trabalho escravo. A partir de 1886, a entrada de imigrantes europeus é intensificada e sob a nova organização de trabalho nas fazendas, parte do capital despendido com a compra e o sustento do contingente escravo é liberado, abrindo novas perspectivas para o fazendeiro-capitalista diretor de ferrovias. Os caminhos de ferro então passam a atender as razões econômicas associadas à rentabilidade originada com a inclusão de novas áreas e a formação dos cafezais pelos colonos imigrantes. Os interesses privados sobrepuseram-se ao desenvolvimento das ferrovias e o valor despendido pela Cia. Paulista na compra da Rio Claro Railway indica que o interesse de superar a concorrência nos trilhos nas regiões do “oeste paulista” representava grandes perspectivas aos fazendeiros capitalistas.

Em direção ao litoral, o monopólio da serra “desanimava” os “lavradores” donos de companhias ferroviárias, pois ao que parece, o sistema de zonas privilegiadas favoreceu unicamente os bancos ingleses com o funil de Jundiá a Santos, da São Paulo

Railway. Talvez, outros caminhos em direção ao litoral, feitos com o dinheiro dos fazendeiros-capitalistas, poderiam ter quebrado a lógica dos ingleses e liberado capital suficiente para incentivar um desenvolvimento diversificado em outra região do Estado, assim concorrendo com o único objetivo do progresso dos trilhos paulistas, voltado exclusivamente às regiões produtoras de café. No início da era ferroviária no Brasil foram estabelecidos privilégios a fim de atrair o capital inglês, pois se entendia que essa seria a única forma de negociar a ligação entre o Porto de Santos e o interior da província. Quando o desenvolvimento ganhava seu ritmo, com a progressão ferroviária no final do século XIX, não houve grandes esforços para superar o monopólio inglês, refletindo ainda hoje um emblemático problema.

Em 1937, a estatal Sorocabana inaugurou o trecho ligando a cidade de Mairinque à estação Samaritá em São Vicente e determinou o fim do privilégio inglês da Serra do Mar<sup>33</sup>. A São Paulo Railway foi entregue ao Estado após o término da sua concessão de 90 anos e passou a ser chamada de Santos-Jundiaí. Em 1996 foi desligado o seu antigo trecho da Serra do Mar, pois não oferecia mais condições de tráfego, permanecendo apenas a estrada feita pelo Estado. Em 1995 o governo federal assumiu as estradas de ferro paulistas e realizou sua privatização. Quem passou a monopolizar os trilhos da serra foram as empresas Companhia Siderúrgica Nacional, Companhia Vale do Rio Doce e Minerações Brasileiras Reunidas. Os trens de carga, programados para apanhar os produtos nos pontos de produção do oeste paulista, triângulo mineiro e leste do estado de Mato Grosso do Sul, encontram a partir de Jundiaí grandes dificuldades de seguirem no estrangulado trajeto até Santos. Neles é transportada uma pequena diversidade de produtos sem valor agregado e ainda dispõe da malha ferroviária construída entre 1860 e 1930, quando os cafezais dos fazendeiros-capitalistas necessitavam da ferrovia para carregar o produto que motivava o investimento feito.

A crise de 1929 marcou o fim da expansão das ferrovias paulistas voltada exclusivamente para o café e inaugurou um novo período da economia no país. No final da década de 1920, a Cia. Paulista já direcionava seus negócios privados para a venda de terras dos antigos cafeicultores donos de ferrovias, como se a razão “café x ferrovias” ainda não tivesse sido superada. Enquanto a indústria já se concentrava na

---

<sup>33</sup>. São Paulo ainda contou com a progressão significativa das linhas da Sorocabana. Em 1892 essa companhia se uniu a Ituana e em menos de 10 anos seus donos construíram 310 km distribuídos na linha tronco de Botucatu a Cerqueira César, do ramal de Bauru até Bom Jardim, do ramal de Itararé, trecho Boituva a Itapetininga. Com a crise econômica de 1902 a Sorocabana tem sua economia abalada e o Estado decide encampá-la. Em 1907 é arrendada pelo capitalista estadunidense Percival Farquhar, que a nomeia Sorocabana Railway Company e a explora por 12 anos. Nesse período é construído o trecho de Cerqueira César à Presidente Epitácio, divisa com o Estado do Mato Grosso do Sul. A partir de 1929 a estrada, partindo de Presidente Prudente em direção ao Mirante do Paranapanema, atinge a zona pioneira do norte do Paraná.

capital do Estado, as estradas de ferro limitavam-se ao tipo de progressão do passado. A partir da expansão urbana desordenada e desigualdade econômica patente entre cidade e campo, as ferrovias paulatinamente perderam sentido nas antigas áreas produtoras de café, que perderam rentabilidade. As indústrias se instalaram nas cidades grandes, principalmente São Paulo, onde se concentrou mão-de-obra e mercado consumidor.

Geralmente supõe-se que a formação de um mercado de trabalho de mão-de-obra livre e a necessidade de diversificação de atividades econômicas provocadas por crises e a substituição de importações nos pós-guerras tenham criado as bases para o desenvolvimento industrial no Brasil. Todavia, é possível notar a ocorrência de fábricas desde a década de 1870 nas cidades mais importantes da economia cafeeira, como Campinas, o que revela o caráter intersticial da própria indústria em São Paulo. É nesse contexto que as indústrias nascentes começam a ser instaladas nas periferias das cidades com maior concentração populacional.

No final do século XIX o governo imperial estimulou timidamente a industrialização no Estado de São Paulo. No período de 1889-90, os cartazes<sup>34</sup> pregados nas estações da S.P.Railway demonstravam os valores dos impostos de trânsito de mercadorias e os produtos isentos da taxaço, entre eles: lenha, carvão e substâncias de utilidade da indústria e da lavoura; máquinas destinadas ao benefício dos produtos da lavoura; as máquinas industriais para as fábricas de fiação e tecidos; os materiais destinados às estradas de ferro da província.

Nas proximidades da vida das fazendas, os seus donos já desenvolviam atividades empresariais intensivas, em que as próprias ferrovias são partes desses negócios. Ainda desenvolveram bancos e comércio imobiliário, mas eram principalmente, acionistas de empresas – sociedades anônimas em que tinham pequena participação juntamente com um grande número de outros investidores<sup>35</sup>.

Os resultados econômicos produzidos pelo café são visíveis ainda hoje nas pequenas cidades do interior paulista. Sempre ao lado das estações, um ambiente citadino brotou. O capital que progredia e circulava com os trens também expelia dinheiro ao lado dos trilhos e deixava marcas por onde passava. Segundo a interpretação de Wilma Perez Costa (Ob. Cit.: 145), *“ao aumentar a velocidade de circulação da mercadoria, a estrada de ferro faz também crescer a velocidade de rotação do capital.*

---

<sup>34</sup>- Cobrança do imposto de trânsito nas Estradas de Ferro, conforme a lei provincial nº 107 para o exercício de 1889-1890. Superintendência da São Paulo, 1º de julho de 1889, William Speers.

<sup>35</sup>- MARTINS, Ob. Cit.: 111-12. Segundo o autor, *“apenas num número reduzido de casos, os fazendeiros acumularam uma experiência de liderança nos negócios seguindo essa seqüência: fazendeiro, comerciante, banqueiro, industrial”*. E neste caso, *“o único invocado para sustentar e legitimar o modelo, é o de Antonio da Silva Prado”*.

*No caso de São Paulo, embora o aumento da liquidez daí resultante, possivelmente incida muito mais sobre os intermediários comerciais do que sobre o fazendeiro, em termos do complexo, a liquidez global é aumentada*". Mas essa impressão não era compartilhada ainda em 1873, pelo então presidente da província João Teodoro Xavier:

“Contrasta o progresso das estradas de ferro com a decadência de todas as outras. A vitalidade concentrou-se com exuberância em um ponto, deixando desfalecer a máxima parte do corpo coletivo”<sup>36</sup>.

Neste período, a realidade captada pelo olhar do presidente era a das fazendas de café, que viviam sob a razão do trabalho escravo, exploração que nem a ferrovia e nem os negócios econômicos dos fazendeiros-capitalistas pretenderam resolver<sup>37</sup>. As previsões feitas pelo liberal Antônio José Saraiva em 1855, no dia em que foram acertadas as bases para a construção da primeira ferrovia paulista, incluíam o rápido desenvolvimento do trabalho livre. De fato, esse trabalho foi absorvido grandemente pela própria ferrovia e por outros negócios dos fazendeiros capitalistas, porém, a força de trabalho nascida do processo desencadeado pelos interesses particularistas dos responsáveis pela economia do café dividiu primeiramente o espaço com o “padrão escravista de administração”<sup>38</sup> e, posteriormente, com os desajustamentos sociais desencadeado pela liberação da mão-de-obra escrava dos meios de produção<sup>39</sup>. A idéia da coexistência de trabalhadores assalariados convivendo ao lado das fazendas empregadoras de trabalho escravo está na memória de Joaquim Rabello, 83 anos, antigo mecânico de manutenção do setor elétrico da Mogyana. O pai dele, Sr. Pedro Rabello, foi chefe de estação:

(...) “Ele entrou como telegrafista na Barão de Ataliba Nogueira, estação ramal de Itapira. Ele veio de Piracicaba, porque meu pai foi criado em Piracicaba. Depois, por intermédio de amizade, ele veio para a fazenda do Barão de Ataliba Nogueira, em Ataliba. E lá ele trabalhava na fazenda. Era moleque, trabalhava na fazenda, aí gostou e entrou de telegrafista da Mogyana. Ele lembra, ele contava que na fazenda ele tomava conta do almoxarifado, então ele programava feijoadas com os escravos. Os escravos gostavam muito dele, chamavam ele de Pedrinho, adoravam ele. Quando ele saiu da fazenda

---

<sup>36</sup>- Mensagem do Presidente João Teodoro Xavier à Assembléia Legislativa em 1873, in E. Simões de Paulo, **Revista de História**, São Paulo, Volume VIII, 1954.

<sup>37</sup>- Segundo João Manuel Cardoso de Mello (1992: 82), “a estrada de ferro e a maquinização do beneficiamento não somente reforçam a economia mercantil-escravista cafeeira nacional. Ao mesmo tempo, se opõem a ela, criando condições para o trabalho assalariado”.

<sup>38</sup>- IANNI, 2004: 37

<sup>39</sup>- De acordo com Martins, “a noção de liberdade que comandou a abolição foi a noção compartilhada pela burguesia e não a noção de liberdade que tinha sentido para o escravo. Por isso, o escravo libertado caiu na indigência e na degradação, porque o que importava salvar não era a pessoa do cativo, mas sim o capital. Foi o fazendeiro quem se liberou do escravo e não o escravo que se liberou do fazendeiro” (Ob. Cit.: 110).

e foi trabalhar na Mogyana, o pessoal diz que fazia fila para ir lá conversar com ele na Estação”<sup>40</sup>.

Mas, a predominância das colônias, a partir do acelerado processo de imigração iniciado em 1886, marca uma nova fase na organização social dentro das fazendas produtoras de café e acabam gerando novas condições sociais. As cidades nascidas da marcha do café e das ferrovias são transformadas com a chegada de um grande contingente de trabalhadores livres, apesar de muitas delas não terem se enriquecido de forma permanente com a economia que enchia os vagões destinados a alimentar os navios no porto de Santos. Esse não é o caso de Campinas, cujo desenvolvimento está associado à sua importante diversificação econômica ocorrida no século XIX. O seu exemplo esclarece a forma como o crescimento populacional e urbano resultou da consolidação da economia cafeeira e da chegada da ferrovia.

---

<sup>40</sup> Entrevista realizada em abril de 2003. Em 1885, o Senhor Pedro Rabello já trabalhava na Estação de Tanquinho, próxima de Campinas.

## **b) A consolidação imperfeita do desenvolvimento nas cidades do café e das ferrovias**

O desenvolvimento desencadeado pela progressão das estradas de ferro pode ser caracterizado por meio da reconstituição do processo de urbanização e crescimento populacional de Campinas, a partir de 1872. A ferrovia marcou profundamente a divisão espacial da cidade e viabilizou, direta ou indiretamente, a formação de uma mão-de-obra caracteristicamente industrial, instalada nos entornos da sua estação. Processo semelhante ocorreu em outras cidades na trilha da ferrovia paulista, ora de acordo com o desenvolvimento possibilitado pela cultura do café, ora segundo outros interesses dos descendentes dos fazendeiros-capitalistas que investiram nas estradas de ferro. Os objetivos neste capítulo são os de caracterizar a relação entre a ferrovia e o desenvolvimento urbano verificado em Campinas e de apontar as razões da progressão da estrada de ferro na região da Alta Paulista, o que leva ao entendimento de outras limitações do desenvolvimento do sistema ferroviário em São Paulo.

Campinas sempre se caracterizou por seu dinamismo econômico desde os resultados obtidos com o plantio de cana-de-açúcar e com a cultura de algodão. Na metade do século XIX, a cidade já contava no seu “miolo central” com algumas melhorias materiais: pavimentação de ruas, calçadas, jardins, fontes, chafarizes, iluminação pública, rede de águas e esgotos, transporte para os novos bairros que estavam surgindo; somando-se a tudo isso, havia as instituições filantrópicas e assistenciais, hospitais e estabelecimentos de ensinos. Quando a estrada de ferro da Paulista atinge a cidade e da Mogyana parte em direção ao Estado de Minas Gerais ocorre uma rápida diversificação econômica e evolução no crescimento da população, mas ambos são desencadeados pela consolidação da economia cafeeira no oeste do Estado de São Paulo, acelerada pela própria ferrovia.

Após a crise na produção da região norte o café penetrou primeiramente na zona central e cronologicamente nas áreas denominadas por Sérgio Milliet (1982) de acordo com as zonas tributárias das estradas de ferro do estado, pela seqüência: Mogyana; Paulista; Araraquarense; Noroeste; Alta Paulista e Alta Sorocabana. Como foi apresentado na seção anterior, as progressões das estradas da Paulista e da Mogyana estão associadas aos interesses dos fazendeiros-capitalistas e seguiam o caminho do lucro gerado pelo café. O fato das duas companhias terem surgido em Campinas indica a importância do município no panorama cafeeiro da época. A cidade ocupava lugar de

destaque na zona central<sup>1</sup>, com uma produção de 1,3 milhões de arrobas de café. Tal como demonstra a tabela organizada por Milliet, as maiores porcentagens em produção no ano de 1886 pertenciam à região na qual Campinas está inserida:

Regiões	População	%	Produção	%
Norte	338.533	32,66	2.074.267	19,99
<b>Central</b>	<b>299.216</b>	<b>28,86</b>	<b>3.008.350</b>	<b>29,00</b>
Mogyana	163.831	15,80	2.262.599	21,81
Paulista <sup>2</sup>	133.697	12,90	2.458.132	23,69
Araraquarense	43.697	4,18	420.000	4,05
Noroeste	----	----	----	----
Alta Sorocabana	58.004	5,60	151.000	1,46
Total	1.036.639	100,00	10.374.350	100,00

(MILLIET, Ob. Cit.: 22)

Em 1886 a produção de 29% da zona central já contava com as estradas de ferro da Paulista, da Mogyana, da Ytuana, da Bragantina e da Sorocabana, o que sinaliza a vertiginosa capacidade da economia cafeeira acumular riqueza e, em curtos períodos de tempo, viabilizar a construção de estradas de ferro no interior paulista. Quando a ferrovia supera os limites dessa região, os negócios são multiplicados. Para o economista Ulysses Semeghini (1991: 37-8), *“a chegada da ferrovia representou verdadeira revolução na economia do Oeste”*. A progressão das estradas de ferro no sentido das propriedades dos grandes fazendeiros e a liberação para as fazendas dos escravos antes mobilizados nos muars permitiram o aumento das margens de lucro e a redução do custo do frete. *“No nível da circulação não foram menos importantes as mudanças. Potencializando o intercâmbio de mercadorias, ela permitiu a diferenciação interna da economia cafeeira e a especialização produtiva (constituição dos demais segmentos do complexo, como a agricultura de alimentos e a indústria); isso acelerou o fim dos grandes latifúndios tradicionais e o surgimento de verdadeiras empresas*

<sup>1</sup> - Fazem parte da região, além de Campinas, as cidades de Angatuba, Anhembi, Araçariçuama, Atibaia, Bofete, Bragança, Cabreúva, Campo Largo, Conchas, Capivari, Cotia, Guareí, Indaiatuba, Itapetininga, Itatiba, Itu, Joanópolis, Jundiá, Juqueri, Laranjal, Monte-Mor, Nazaré, Parnaíba, Pereiras, Piedade, Piracaia, Piracicaba, Porangaba, Porto Feliz, Rio das Pedras, Salto, Santa Bárbara, São Pedro, São Roque, Sarapuí, Sorocaba, Tatuí, Tietê, Una, Vila Americana (MILLIET, Ob. Cit.: 14).

<sup>2</sup> - Nas Zonas Mogyana e Paulista destacam-se: Amparo (930.000 arrobas) e Casa Branca (300.000 arrobas) na Mogyana; e Rio Claro (600.000), Araras (500.000) e Descalvados (416.000) na Paulista (SEMEGHINI, Ob. Cit.: 39).

*agrícolas do café. A ferrovia facilitou também o deslocamento da mão de obra, requisito essencial na formação do mercado de trabalho”.*

Para a diversidade de negócios desencadeados pela economia do café e pelas ferrovias, constituía-se um mercado de mão-de-obra nas cidades dessas regiões e a chegada de trabalhadores vindos da Europa tornou possível sua realização. Na tabela de Milliet, a população da região Central representava 28,86% da população total da província em 1886. O progresso do povoamento na zona central é sentido sobretudo a partir desse ano, quando o processo de imigração é intensificado. Campinas também recebeu contingentes de mão-de-obra estrangeira, particularmente entre 1880 e 1900. Rosana Baeninger (1996: 31), ao analisar os registros da Hospedaria do Imigrante em São Paulo, verificou que foram enviados para as lavouras de café do município, de 1882 a 1900, 10.631 imigrantes estrangeiros, entre os quais 75% italianos; 11,3% portugueses; 7,9% espanhóis; 3,9% alemães e 1,8% de outras nacionalidades. Em 1900, Campinas contava uma população de 67.694 habitantes<sup>3</sup>. Grande parte da população nesse período ainda concentrava-se na zona rural da cidade e certamente boa parte dos imigrantes recém chegados nas estações eram requisitados para trabalhar nas colônias.

O trabalho exercido nas colônias das fazendas da região já contribuía de uma certa forma para o desenvolvimento urbano da cidade, uma vez que o colono tinha o direito de vender lá o excedente dos seus produtos plantados e colhidos nas eiras dos cafezais. Fernando Henrique Cardoso parte do pressuposto de que o colono era assalariado. Segundo a sua interpretação, o excedente produzido *“era vendido nos núcleos urbanos, aumentando, pois, a capacidade de consumo do imigrante, ou, quando este era contido, suas possibilidades de escapar à vida agrícola graças às economias acumuladas, que podiam, então, ser invertidas em pequenos negócios nas vilas e cidades.”* A distribuição das mercadorias necessárias ao consumo das fazendas fazia-se nas cidades e (...) *“à medida que prosperava a economia cafeeira ampliava-se o fluxo de trocas, como consequência da capacidade de consumo de agricultores, e, em menor escala dos colonos”* (CARDOSO, Ob. Cit.: 38). Como foi visto anteriormente, o trabalho nas colônias era pago por meio de um *“salário-aritmético”*<sup>4</sup>, que não produzia relação social, uma vez que o dinheiro não entrava no bolso do trabalhador. O colono se liberava do trabalho na fazenda na medida em que se concluía o trabalho nos cafezais já formados, ou mesmo desistindo do trabalho no campo. Neste caso, havia duas alternativas, outras fazendas que remunerassem melhor, ou outros trabalhos nas cidades.

---

<sup>3</sup>- Fonte: FUNDAÇÃO SEADE – Arquivo Demográfico: dados extraídos de Baeninger, Ob. Cit.: 34.

<sup>4</sup>- MARTINS, Ob. Cit.: 111-12

Assim é possível seguir a conclusão de Cardoso, de que *“os núcleos urbanos passavam a exercer funções econômicas importantes, refletindo a intensificação do processo de divisão social do trabalho acarretada pelas condições sociais de produção da fazenda baseada na mão-de-obra livre”*.

Segundo Semeghini (Ob. Cit.: 41): *“coincidiu, assim, o auge cafeeiro com a drenagem de recursos para outras atividades, inaugurando-se um movimento que se intensificaria nas décadas seguintes através do qual o capital cafeeiro assumiria suas várias faces, na constituição dos outros segmentos do complexo-capitalista”*. Os interesses dos fazendeiros-capitalistas estabeleceram novas relações nas fazendas e, na medida em que produziam café, fazendas e ferrovias indiretamente constituíam serviços públicos, pequenos negócios privados na cidade e outros negócios maiores girando em torno da vida nas fazendas. Em 1868 foi instalada em Campinas a Companhia Lidgerwood, que montava máquinas importadas dos EUA para o beneficiamento do café. Na década de 1870, foram criados: um banco agrícola e comercial (Banco de Campinas); a tecelagem Carioba de Americana; a Companhia McHardy fundada em 1875, metalúrgica produtora de máquinas e implementos agrícolas; e uma companhia de iluminação pública, a Companhia Campineira de Iluminação a Gás. Nos anos oitenta é inaugurado o Instituto Agrônomo de Campinas e o número de novas companhias fundadas na cidade é bem maior, abrangendo diversos setores de atividade. Entre outras empresas de serviços públicos, a Companhia Campineira de Carris de Ferro (bondes de tração animal, 1881); a Companhia Telefônica Campineira (1884) e a Companhia de Águas e Esgotos (1887). No setor de transportes, outras companhias no início da década de noventa para atender às fazendas da região: Ramal Férreo Campineiro (20/09/1894), com 43km de linha entre Campinas e o bairro de Cabras; e a Companhia Carril Agrícola Funilense, nascida na região de Paulínia (18/09/1899), com 42km aproximadamente **(Anexo 4)**<sup>5</sup>. Nos outros setores, surgem a Companhia Industrial Campineira, a Companhia de Avicultura, a Companhia Pastoril Campineira; em 1891, a Companhia McHardy transforma-se em Sociedade Anônima, cujo presidente tornou-se o Barão de Ataliba Nogueira.

---

<sup>5</sup>- No mapa da cidade confeccionado no ano de 1900, é possível constatar os traços das ferrovias Mogyana, Paulista, Funilense e Ramal Férreo Campineiro, em torno do núcleo central da cidade. Em 1919 foi finalizado o ramal da Sorocabana entre Mayrink e Campinas, tornando a cidade um “nó ferroviário”, com estradas de ferro miradas em todas as direções. No início, os trens da Sorocabana paravam na estação da Mogyana situada na estação Guanabara, visível no mapa. Somente em 1924 a empresa de Sorocaba construiu sua própria estação no bairro do Bonfim, próxima do hipódromo. Hoje, na região central de Campinas resta apenas a antiga estação da Companhia Paulista. A antiga estação Guanabara está em ruínas e a estação do Bonfim foi demolida na década de 1970, para ser construído um viaduto.

É necessário mencionar aqui que o crescimento populacional e a economia da cidade foram duramente afetados pela epidemia de febre amarela, que se estendeu entre 1889 (primeiro surto) e 1896 (terceiro surto), com mais de 2000 mortos. A cidade, nas fases mais agudas, praticamente se despovoou, com muita gente estabelecendo moradia em Valinhos ou na zona rural. Outros se transferiram para outras cidades do Oeste paulista. Os reflexos sobre as atividades urbanas foram marcantes, com muitos estabelecimentos fechando as portas. A Companhia Lidgerwood abriu escritórios em São Paulo em 1889; a Mogyana retirou todos os seus funcionários de Campinas, transferindo-os para Mogi Mirim. Estabelecimentos comerciais de grande porte também passaram a funcionar em outros lugares, a maioria em São Paulo. Só a partir de 1897 a epidemia seria definitivamente afastada, obtendo êxito as medidas sanitárias adotadas e a intensificação da assistência médica. De acordo com Semeghini (Ob. Cit.: 62-83), a partir daquele ano, foi rápida a recomposição da cidade. Não obstante, a epidemia que afetou Campinas e outras cidades foi uma circunstância de peso na década de 1890, que contribuiu para reforçar a maior concentração urbana na capital<sup>6</sup>: *“Eles acarretaram o esvaziamento populacional e a transferência de vários estabelecimentos industriais e comerciais de porte, exatamente no período de maior dinamismo do café, quando eram intensos os aportes imigratórios e definia-se a constituição (e localização) de segmentos como a indústria, bancos e companhias de serviços”*.

Tal como afirma o sociólogo Edemir de Carvalho (1991: 5), que estudou a habitação popular em Campinas de 1870 a 1986, os surtos de febre amarela sugerem a existência de uma crise urbana, na medida em que a epidemia impôs sérios obstáculos ao desenvolvimento na cidade. Se a crise urbana frente ao capital gerado pelo café estava expressa na completa desorganização das atividades urbanas na cidade, a face social atingia diretamente a força de trabalho, pois a composição urbana campineira dava conta apenas de propiciar as condições gerais e necessárias à reprodução do modelo primário-exportador.

---

<sup>6</sup> Compreende-se, também, que já havia uma tendência crescente dos negócios de tipo capitalista se concentrarem na capital do Estado, consolidando assim sua posição hegemônica nesse momento. Desde os tempos coloniais, todas as vias de transportes terrestres e fluviais nela se articulavam, sendo difícil o intercâmbio direto entre as diferentes porções povoadas do território. O fato de manter ligação exclusiva por ferrovia com o Porto de Santos por meio da S.P.R. permitia à capital absorver o comércio importador e as atividades financeiras, estando em posição privilegiada para beneficiar-se dos estímulos urbanos crescentemente gerados pela expansão cafeeira. O deslocamento da burguesia cafeeira para a cidade, também viabilizado pela estrada de ferro, permitiu o desdobramento do capital em diferentes esferas e a transformação dos grandes fazendeiros em homens de negócios urbanos com múltiplos interesses. Quanto ao mercado de trabalho, fundamental para o crescimento industrial urbano, parte dos imigrantes que entravam no estado passaram a se concentrar na capital. Somam-se a esses fatores, os importantes serviços decorrentes do aparelho do estado concentrados na capital (Id.: 81-82).

Todavia, os dados referentes à atividade industrial indicam que a gravidade do problema não abalou completamente o fluxo de capital que percorria os trilhos e a necessidade dele se estabelecer na cidade nesse período, se quer impediu que a força de trabalho se reproduzisse mesmo com a crise no sistema sanitário e de habitação, apesar de ser um crescimento populacional sensivelmente menor em comparação ao da capital:

<b>Evolução Populacional – Campinas e São Paulo</b>					
	<b>1836</b>	<b>1854</b>	<b>1874</b>	<b>1886</b>	<b>1900</b>
<b>Campinas</b>	6.689	14.201	31.397	41.253	67.694
<b>São Paulo</b>	21.933	31.569	31.385	47.697	239.820

Fonte: Camargo, J. F., 1952 em SEMEGHINI, 1991.

Entre 1870 e 1890, verifica-se um aumento do número de estabelecimentos na cidade, com novos ramos produtivos.

<b>Estabelecimentos manufatureiros em Campinas</b>					
	<b>1872</b>	<b>1878</b>	<b>1882</b>	<b>1886</b>	<b>1890</b>
Número de estabelecimentos manufatureiros	22	20	21	41	42

Fonte: Miguel Alves Feitosa, "Á volta da exposição", 1885 em SEMEGHINI, 1991: 43.

Em 1900, o núcleo manufatureiro tinha 78 estabelecimentos diversos. O setor de metalurgia e mecânica, que também compreendia as oficinas da Companhia Mogyana, continuava sendo o mais importante. No ano de 1907, o censo registrou a existência de quatro grandes empresas indústrias na região de Campinas: Usina Esther, em Cosmópolis, com 200 operários; a Carioba, em Americana, contava 253 operários; a Cia Campineira, com 87 operários; e a Mac Hardy, com 254 operários. O setor metalúrgico ainda contava com mais 3 empresas, com 102 operários. Em 1908, instala-se a cervejaria Columbia; em 1910, a Companhia Curtidora Campineira.

Em 1906 a Companhia Mogyana contava com 2.750 operários<sup>7</sup>. O Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de 1906 indica um quadro de 3.855 empregados<sup>8</sup>, em 1910 esse número subiu para 8.120 e em 1914 a 10.160<sup>9</sup>. Convém levar em consideração que o emprego de mão-de-obra no sistema ferroviário tende a aumentar, dada a expansão do patrimônio dessas empresas e sua progressão no interior

<sup>7</sup>- Dado extraído do trabalho de Flávio Azevedo Marques de Saes, 1981: 29-137.

<sup>8</sup>- Registro extraído do trabalho de Dulce Maria Pompêo de Camargo Leme, 1986: 65-6.

<sup>9</sup>- Dados extraídos do Relatório da Sociedade Beneficente da Cia. Paulista de Estradas de Ferro de 1910 a 1914, Jundiahy, Typ. C.P., 7/1915.

paulista. Certamente, o contingente de ferroviários das duas companhias residentes em Campinas era numeroso, pois as duas empresas contavam com oficinas e outros serviços ferroviários.

Destarte, as ferrovias com todo o seu aparelhamento, armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens e local de baldeação, acabam refletindo na vida de uma cidade, atraindo e estimulando pessoas e numerosas atividades, conseqüentemente, estruturando uma rede urbana, sobretudo nos entornos das estações das cidades. Tanto na frente como nas costas dos complexos ferroviários, são formadas as aglomerações de prédios comerciais, moradias de operários e manufaturas diversas. A coexistência de diversas estradas de ferro em Campinas configura importantes traços na sua constituição urbana. Algumas indústrias, como a McHardy, fixaram-se atrás da estação, próximas aos terrenos das duas companhias ferroviárias, evidentemente porque essas áreas eram mais baratas. Seguindo essa mesma lógica, outras indústrias fixaram-se ao lado dos trilhos, próximas as estações das companhias, como é o caso da fábrica de chapéus Cury, cujo prédio ainda marca a paisagem do bairro Guanabara. Este tipo de aglomeração industrial e ferroviária possibilitou o desenvolvimento dos arrabaldes da cidade, determinando o surgimento das vilas operárias, como é o caso da Vila Industrial.

Somente na primeira década do século XX, a região situada atrás da Estação da Paulista e de frente com as oficinas da Mogyana passou a ser o lugar de concentração dos operários das ferrovias e de outras empresas. As terras onde se localiza o pátio da estação ferroviária de Campinas pertenciam à família Teodoro e, depois da morte do patriarca, foram aos poucos sendo vendidas pelos herdeiros<sup>10</sup>. A Vila foi fundada por dois irmãos que trabalhavam com transportes de cargas e que decidiram investir em habitações destinadas aos operários do bairro, acreditando ser mais lucrativo, considerando a localização sem obstáculos, o valor baixo da terra, a construção simples e barata. Em 1908, uma mensagem dirigida ao senhor Dr. Augusto de Figueiredo, então diretor Técnico da Companhia Campineira de Água e Esgotos, expressa o seguinte:

“Instalaremos as nossas habitações afastadas do centro urbano, nos arredores das mesmas fábricas, empresas a que levamos o curso fecundo do nosso trabalho e de onde retiramos o subsídio necessário a nossa subsistência, formamos o nosso núcleo, alargamo-lo em

---

<sup>10</sup>- O jornal “*Cidade de Campinas*”, com data de 24/11/1903, anunciou: “*Acham-se já arruados e postos à venda os magníficos e futuros terrenos da rua Salles de Oliveira, próximos às oficinas da Cia. Mogyana. Para quaisquer informações dirigir-se ao Sr. José Theodoro, rua Saldanha Marinho, nº 54, na V.I. ou com seu proprietário a R. Gal Glicério, nº 45*”.

construções modestas, conquanto sólidas; instituindo o bairro operário que floresce sob a denominação expressiva de Vila Industrial” (...).<sup>11</sup>

As primeiras casas foram construídas próximas às oficinas da Companhia Mogyana e dispostas em um beco denominado Manoel Dias. Foram comercializadas por meio de prestações que variavam de acordo com as possibilidades dos compradores, cujos ganhos diários nesse período não ultrapassavam 3\$000. Próxima à antiga “porteira da capivara”, a Companhia Paulista construiu as casas dos seus operários entre 1890 e 1900, sendo uma porção na Rua Francisco Teodoro, atrás da Estação, e outra na mesma rua, mas do lado do bairro Ponte Preta. Essas moradias geralmente contavam com uma sala de 2m<sup>2</sup>, uma copa contígua, onde há acesso para dois dormitórios, seguida pela cozinha e um banheiro. Próximo às suas oficinas, em 1918 a Companhia Mogyana construiu para seus operários um beco com 19 moradias, denominado Manuel Freire. Contudo, como foi mencionada na parte introdutória deste estudo, a grande maioria das casas do bairro foi construída com o dinheiro dos próprios ferroviários e funcionários assalariados de outros ramos. Conforme novos contingentes de trabalhadores instalavam-se na Vila, esta se expandia em direção ao bairro hoje denominado São Bernardo.

Por meio dessa reconstituição é possível notar o acelerado crescimento populacional de Campinas e o início da concentração de uma mão-obra caracteristicamente operária, possibilitada pela presença do complexo ferroviário na cidade, que resultou da diferenciação interna da economia cafeeira. A diversificação da economia pode ser caracterizada pelo surgimento de manufaturas e outras empresas na cidade, fato significativo para o seu desenvolvimento a longo prazo, uma vez que tal característica contribuiu para concentrar novos negócios da região. O cenário urbano gerado pela marcha do café é semelhante em várias outras cidades cuja presença ferroviária foi essencial para suas formações.

Até meados da década de 1990, quando os trens de passageiros ainda circulavam pela antiga linha tronco da Companhia Paulista, quem viajava no caminho de ferro progredido em direção à região de Marília, podia comprovar, nas margens dos trilhos próximas às estações, composições urbanas apresentando os mesmos traços característicos da cidade de Campinas. As aglomerações geralmente estendem-se pelo espigão, orlando a linha da ferrovia. Os terrenos planos onde foram construídas as estações deram espaço de sobra para o povoado se expandir, não existindo preocupações estéticas, pois sobre essas primava “*a de andar depressa e limitar as*

---

<sup>11</sup> Citação extraída do trabalho de Edemir de Carvalho, 1991: 56.

*despesas*” (MONBEIG, 1984: 343). As paisagens das cidades impulsionadas pela economia do café voltada à exportação assumem tais características no momento em que acontece a ferrovia, uma vez que ela faz brotar quase de forma automática seus prédios de telhados vermelhos, cercados por largas ruas de paralelepípedos, divididas por um ou outro prédio triangular de comércio, ou de antigos hotéis. Não muito distante desse miolo as vilas operárias se formaram, notadamente ao lado dos armazéns e das primeiras fábricas.

Esse panorama surge em cada “boca de sertão” e logo segue para o ponto seguinte. Nas palavras de Sergio Milliet (Ob. Cit.: 24): *“atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias. Com elas os colonos estrangeiros e o comércio semi-sedentário. Cidades erguem-se, crescem rápidas, sem tempo suficiente para tomar pé, sem raízes bastante vertiginosa e fatigante.”* As vidas nas cidadezinhas nascidas no “roteiro” do café eram animadas até diminuir a produção nas fazendas localizadas nas áreas rurais. A velocidade com que nascia uma cidade em um lugar, era proporcional a velocidade da fragmentação e esvaziamento de outra. Mas, no contexto da penetração cafeeira, o destino de morte rápida das cidades no oeste paulista foi menos dramática que a sentida pelas cidades da região norte, onde a terra fatigada fez o café abandoná-la. Como definiu Monteiro Lobato, o *“nosso progresso é nômade e sujeito a paralisias súbitas”*.<sup>12</sup>

Contudo, o café não foi a única fonte das vidas e mortes das cidades da trilha ferroviária do oeste paulista. A crise de 1929 fez a cotação do quilo do café cair de 3\$050 para 1\$800 em menos de um ano, e com a entrada no mercado da colheita dos anos de 1930-31, a queda prolongou-se. Para sanear o mercado, o Departamento Nacional do Café, criado pelo governo de Getúlio Vargas, destruiu os estoques por incineração. Foi feito de tudo para desencorajar a produção. Mas o movimento “pioneiro” no sentido do oeste paulista avançou e em 1934 novos municípios foram criados<sup>13</sup>.

No final da década de 1920, a Companhia Paulista ampliou os seus negócios ao formar uma empresa de transportes rodoviários e a Companhia Agrícola de Imigração e

---

<sup>12</sup>- Está em Matos (Ob. Cit.: 36) a referência ao conto “Cidades Mortas” de Monteiro Lobato (1977). O trecho recuperado por Matos é o seguinte:

*“A uberdade nativa do solo é o fator que o condiciona. Mal a uberdade se esvai, pela reiterada sucção de uma seiva não recomposta, como no velho mundo, pelo adubo, o desenvolvimento da zona esmorece, foge dela o capital – e com ele os homens fortes, aptos para o trabalho. E lentamente cai a tapera nas almas e nas coisas.”*

*“Em S. Paulo temos perfeito exemplo disso na depressão profunda que entorpece boa parte do chamado Norte.”*

*“Ali tudo foi, nada é. Não se conjugam verbos no presente. Tudo é pretérito”*.

<sup>13</sup>- Monbeig (1984: 116) aponta que no final da primeira guerra, foi estimulada a produção de algodão e esta teria sido a cultura adotada pelos fazendeiros para substituir o café proibido de ser plantado após a crise de 29.

Colonização, que comprava e dividia fazendas nas velhas zonas e fazia loteamentos na zona pioneira da época, em Martinópolis e Tupã. A venda de loteamentos na região da Alta Paulista caracterizou os interesses assumidos pela direção da Paulista na maneira de conduzir a progressão dos seus trilhos<sup>14</sup>. Os donos da estrada de ferro agora estavam centrados no prolongamento da linha para valorizar terras, mas ainda tinham a perspectiva do grande plantador de café, cuja racionalidade era a de alcançar as novas zonas de grande produção para ali “especularem” mais e terem o retorno do investimento ferroviário. A abertura da “boca de sertão” a partir de Piratininga em 1924, após a linha ter ficado estacionada nessa cidade por 19 anos, dá início a nova progressão da Companhia Paulista em direção ao Estado do Mato Grosso do Sul, paralelamente entre os rios do Peixe e Aguapeí<sup>15</sup>. Antes de ser um prolongamento incerto, os lucros já estavam garantidos pela marcha colonizadora desencadeada pelo avanço pioneiro da Noroeste à margem esquerda do Tietê, e da Sorocabana à margem esquerda do Rio do Peixe. Em 1928 são inauguradas as estações de Garça, Jafa, Vera Cruz, Lácio e Marília<sup>16</sup> e até animar novamente os compradores dos novos lotes além dessa região, passaram-se 7 anos. Em 1935 já haviam sido abertos novos loteamentos na extensão dos trilhos e das estações das localidades de Padre Nóbrega, Oriente e Pompéia. A perspectiva de onde seriam levantados os alicerces das estações estimulava os compradores dos lotes, e não mais os donos de grandes fazendas produtoras de café. Entre 1940 e 1950, doze novas paradas são montadas na extensão dos 108 km de linha construída a partir de Piratininga em direção ao Rio Paraná.

As pequenas cidades crescidas ao redor das estações tinham suas administrações municipais muitas vezes sustentadas pelas empresas de colonização e pelas estradas de ferro. As pessoas que compunham seus povoados provinham, sobretudo, das antigas colônias em busca dos lotes recém criados, a fim de estabelecerem seus respectivos roçados, trabalhados da mesma forma pela mão-de-obra familiar. Esses sitiantes da “frente pioneira” ajudavam a animar as cidades, com o comércio local, e as estações,

---

<sup>14</sup>- Além da Companhia Paulista, outros dois grupos interessados diretamente ou na não venda dos lotes, exerceram uma ação decisiva sobre a colonização interior depois da crise de 1929: a Sociedade Colonizadora do Brasil Limitada e a Companhia de Terras do Norte do Paraná. A primeira tem fundação inteiramente japonesa e em 1939 possuía em São Paulo e Paraná 86.980 alqueires e um capital de 43 milhões de mil-réis. A Companhia de Terras do Norte do Paraná pertencia a “*Parana Plantatio Limited*” que possuía também a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Neste caso, segundo Monbeig (Ob. Cit.: 239), “*a união entre loteamento e ferrovia era total e a colonização não avançava senão à medida em que a construção da estrada de ferro progredia*”.

<sup>15</sup>- Ao contrário do que achava o engenheiro Torres Neves em sua carta de 1895, o caminho estabelecido pela Paulista em direção a Mato Grosso do Sul, foi possível sem a ajuda do governo e sem ter que percorrer paralelamente o Rio Grande, no norte paulista. Para a região fronteiriça idealizada por Neves progrediu os trilhos da estatizada Araraquarense, atingindo Jales em 1951 e o porto Presidente Vargas, à beira do Paraná, em 1952.

<sup>16</sup>- A região além de Bauru, mais precisamente na região da Alta Sorocabana e Noroeste, registrava alta produtividade de café entre 1930-1931, atribuindo-se a ela um montante de 23.500.000 cafeeiros (Id.: 187)

com o despacho de suas produções constituídas com dificuldades. Os seus escassos capitais esgotavam-se logo após terem adquirido a terra, pois os sitiantes ainda tinham que fazer todo tipo de despesas para construir a casa, comprar as sementes e os instrumentos de trabalho. Assim, eram obrigados a recorrer a empréstimos feitos geralmente nas casas bancárias locais, com comerciantes e com os negociantes de café ou de algodão. Segundo Monbeig (1984: 226), *“o pioneiro que ao se instalar no lote que adquiriu, despendeu seu capital e contraiu dívidas, fica prisioneiro no circuito das transações comerciais”*.

Essas cidades fundadas com a chegada dos trilhos, instalações dos sítios e comércio local estabeleceram, num contexto de crise de produtos de exportação, uma relação de dependência com os centros mais desenvolvidos, onde foi constituída uma indústria diversificada. Assim, as estações das estradas de ferro passam a ser o núcleo da vida social dessas cidades marcadas, sobretudo, pela intensa circulação de pessoas e mercadorias. Todavia, o ambiente fora delas não chegava a oferecer atrativos econômicos, pois além da roça havia poucas alternativas de trabalho como uma serraria, uma indústria, uma funerária e outros pequenos negócios. Diferente era o ambiente nas cidades que serviram de sedes de barracões, entroncamentos ferroviários, escritórios e oficinas das companhias. Para dar vida ao complexo ferroviário foi necessária também uma grande quantidade de trabalhadores destinada a ocupar as mais variadas profissões que uma estrada de ferro oferecia.

As cidades de Jundiaí, São Carlos, Rio Claro, Araraquara, Dois Córregos, Bebedouro, Rincão e Bauru, por parte da Companhia Paulista; Jaguariúna, Casa Branca, São Simão, Ribeirão Preto e Franca, por parte da Mogyana, constituíram verdadeiros centros ferroviários, pois, de fato, a vida girava em torno dos seus respectivos complexos. Nelas vivia um grande número de trabalhadores ferroviários instalado em casas alugadas e em moradias das próprias companhias, disponibilizadas por um menor valor de mercado às funções ligadas à resolução de problemas imediatos, tal como eletricitas, pessoal de manutenção e maquinistas. As moradias faziam parte do compêndio de “benefícios” sociais da empresa<sup>17</sup>, com vistas a esconder a exploração do trabalhador por meio do “mais-trabalho”, como será aprofundado em outro momento da análise.

---

<sup>17</sup>- Em 18.11.1911, o decreto 2.407 concedia favores às associações que se propusessem a construir casas para habitação de proletários (SIMÃO, 1981: 88).

Os Chefes das Estações viviam nas acomodações instaladas dentro dos prédios ou ao lado deles. O texto de 1918 exemplifica a forma como a Companhia Paulista caracterizava as moradias e, de certo modo, a vida dos seus empregados:

“As estações de hoje, comparadas com as de vinte annos atrás, são verdadeiros palacetes, e tudo, dentro dellas, corresponde devidamente a esse aspecto, quer na parte destinada ao publico, quer nas accomodações reservadas aos chefes e suas famílias. Aposentos vastos, arejamento perfeito, agua encanada, boa illumination, tudo se encontra nessas habitações”.

“A estrada fornece casa também a outros empregados. São, geralmente, construídas em grupos em lugares bem expostos e salubres. Simples, mas solidas e de agradável aspecto, servidas de agua encanada, com as accomodações indispensáveis, são as moradias que os trabalhadores difficilmente encontrarão em outra parte, mesmo pagando, na hypothese de que possam pagar”<sup>18</sup>.

Sem esconder a dificuldade do acesso dos seus operários ao direito de morar, o texto toca em pontos fundamentais como a infra-estrutura das construções e as condições que amarram o indivíduo e sua família ao universo da ferrovia. A consideração acompanhada do exemplo de grandeza dos “palacetes” das estações esconde as limitações dessa estrada de ferro, originadas nas razões da progressão de suas linhas. A riqueza acumulada pelos fazendeiros-capitalistas não pertencia à empresa, que servia aos negócios privados dos seus donos. Os trabalhadores ferroviários viveram de acordo com o limitado salário e segundo os “benefícios” cedidos por seus patrões, cujas riquezas se constituíram de acordo com a racionalidade dos custos mínimos, explorando escravos em suas propriedades, produzindo fazendas de café com o trabalho dos colonos e especulando com lotes na Alta Paulista. Porém, as circunscritas oportunidades nos comércios locais das pequenas cidades do interior paulista, a perspectiva de vida dos sitiantes e as incertezas naturais do trabalho no campo produziram uma forma peculiar de pensar a profissão ferroviária. Assim representa a memória do Sr. André Mascarin, 82 anos<sup>19</sup>, que iniciou a carreira de maquinista em Santa Gertrudes no ano de 1940:

(...) “O salário naquele tempo era bem melhor. Não tinha dúvida. Quem trabalhô em ferrovia, aquele tempo tinha crédito em qualquer lugar de tão bom que era o salário. Era um salário que podia contá com ele. E outra, eu tinha muita inclinação, também, para o

---

<sup>18</sup>- *Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Publicado no Cincoentenário da sua Fundação, 1918.*

<sup>19</sup>- Entrevista realizada em setembro de 1999.

negócio, para seguir a carreira de maquinista já desde criança, já que minha mãe sempre falava: você vai lá, por que você é doente por esses negócio de trem, essas coisas (risos). Tem que sê né!? Senão você não agüenta, por que óia, trabalhá de foguista, viu, é serviço pior que existe no mundo! É um serviço pesado lá. Você olha, você queimá lenha ali. Meus colega tudo, quantos que foram para o campo chutado e morreram também, e não chegaram a ser maquinista. Ficaram sofrendo de pulmão, essas coisa.”(...)

A memória do Sr. Mascarin revela uma guerra e o espaço da locomotiva é um “campo” de batalhas, onde se morre aos poucos e pequenas são as chances de sobreviver. Naquele ano, um foguista ganhava 1\$000 por hora, valor insignificante diante dos esforços e dos perigos inerentes ao trabalho na boca da fornalha. As razões da progressão dos trilhos que limitaram o desenvolvimento da ferrovia, também limitaram o valor do trabalho nela. Muito embora o ferroviário tivesse “crédito” em qualquer lugar, o valor atribuído à profissão não esconde suas contradições. O trabalhador queixa-se do calor e das doenças causadas a partir da combustão da lenha. A “doença” da infância causada pela magia da locomotiva o leva a superar as contradições da ferrovia e avançar na profissão, até tornar-se maquinista de trens de passageiros. Essa profissão não existe mais, hoje os maquinistas conduzem apenas locomotivas a diesel destinadas a carregar mercadorias pelas estradas em péssimas condições e os ganhos de um ferroviário aposentado são insuficientes e indignos.

Nos dias atuais as contradições do progresso ferroviário são claras, diferente do passado quando foram ocultadas pelos mecanismos de apaziguamento de conflitos e cooptação arquitetados pelas companhias. As diversas modalidades de profissões divididas nos espaços das locomotivas, dos vagões, dos carros de passageiros, dos escritórios, das estações e das oficinas e ao longo dos trilhos, se constituíram no que as companhias e os sindicatos chamaram de “família ferroviária”, termo que esconde as diferentes experiências de proletarização de homens como o Sr. Mascarin e dificulta o entendimento da multifacetada cultura ferroviária. É difícil deixar de apontar sentidos generalizáveis à “categoria”, quando nossa reflexão centra-se em uma modalidade de trabalho que progride em meio a lugares cujas relações econômicas dominantes são sustentadas geralmente pela própria ferrovia, agricultura e comércio.

A passividade dos ferroviários diante da exploração praticada pelas estradas de ferro é uma idéia recorrente nos estudos que abordam o universo de trabalho ferroviário por meio da memória de antigos operários das companhias. A luta do maquinista foi tão intensa quanto a de outros ferroviários nos seus respectivos postos de trabalho, mas não

é só a luta do esforço desmesurado que faz parte da memória ferroviária. As lutas por direitos também foram travadas ao longo da trajetória da categoria e essa memória dificilmente aparece nos relatos dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Tais lutas não foram sequer registradas nos relatórios aos acionistas das companhias, pois antes teriam que ser classificadas como dados a favor da economia das estradas de ferro já abaladas pelas próprias limitações.

Os movimentos sindicais da categoria de diferentes períodos são estudados por meio da descrição da estrutura política e social e da análise das representações dos trabalhadores e dos seus líderes. Esse enfoque ajuda a resgatar os costumes em comum e as expectativas dos ferroviários, que serão aprofundados na segunda parte deste estudo, por meio da análise do ingresso no trabalho ferroviário, da disciplina nas estradas de ferro e da noção de identidade ferroviária. Trazer a tona fragmentos dos movimentos sindicais da categoria ao longo do tempo é o primeiro passo para o estudo das hipóteses relacionadas à memória acerca das técnicas do passado, das rotinas dentro e fora do trabalho e das mudanças ocorridas no mundo ferroviário.

O ano de 1906 foi marcado pela primeira grande greve dos trabalhadores das estradas de ferro. Um tema significativo é a moral do trabalho expresso nos discursos das lideranças do movimento. O caráter político também esteve presente, mas um conjunto de reivindicações nessa greve revela a face de uma categoria marcada pela experiência de trabalhar para a elite política e econômica da Primeira República.

## **Capítulo 2**

### **A Formação da Categoria Ferroviária**



As oito fotografias de ferroviários da São Paulo Railway, da Sorocabana, da Noroeste e da Central do Brasil foram publicadas em um jornal paulista em agosto de 1936, e representavam a punição aos “*elementos de maior evidência e que maior perigo demonstraram para a subversão da ordem*”<sup>1</sup>, responsáveis por fazerem uso político e por se “salientarem” no interior das novas associações de classe, os sindicatos, a partir de 1930.

A expiação pública de “criminosos” tem o objetivo de divulgar a pena da culpa para que sirva de exemplo a toda sociedade. A revelação dos trabalhadores nas fotografias com a numeração da ficha policial é uma das punições prescritas aos que, por meios estranhos à classe, procuravam influenciar outros operários. A ação política desses homens que, em última instância, visava promover uma “greve geral” no Estado de São Paulo, posteriormente nos outros estados e na União, “*para facilitar a implantação do regime comunista e marxista*” no Brasil, foi transformada em um problema privado, pois uma outra punição acompanhava a imagem dos indivíduos impressa no jornal: a divulgação do nome dos seus respectivos pais e endereço residencial.

As autoridades policiais tinham a intenção de explorar nas fotos a imagem do desajustamento social do indivíduo politicamente comprometido. Os uniformes de presidiários e o bigode parecem representar a identidade do criminoso e desajustado. Cada homem expressa diferentes reações à claridade produzida pela luz do flash da câmera fotográfica. Os últimos de cada fileira, da esquerda para a direita, Antonio Peres e Ladislau Arruda Camargo, e o ferroviário do centro a direita da fileira superior, Rubens Teixeira, parecem espantar-se com a luz; o primeiro da fileira superior, João Costante da Silva Maia, e o penúltimo da fileira inferior, cujo nome seria Orestes Giorgi<sup>2</sup>, parecem demonstrar indiferença; o ferroviário do centro a esquerda da fileira superior, Diogo Oliveira Martins, com seus olhos mais centrados, expressa naturalidade; as reações dos dois primeiros da fileira inferior, Hidelberto Martins de Queiroz e o que seria Heitor de Lima, demonstram insatisfação. Por trás da reação a luz algum semblante de firmeza, desânimo, medo, vazio e tristeza é ressaltado diante das lentes que violam a privacidade de cada olhar. Porém, todos parecem questionar, assim como nós, o crime pelo qual estavam sendo acusados.

---

<sup>1</sup>- DEOPS, 2432, folha 456. A matéria do jornal em que constam as fotos tem o título “*A campanha da polícia contra os extremistas*”, e está colada na folha 455 da mesma pasta, mas não há o nome do jornal.

<sup>2</sup>- O nome deste fotografado não é Orestes Georgi, que é o segundo da fileira inferior, da esquerda para a direita.

Os enquadramentos das fotografias não foram capazes de anular a individualidade de sete fotografados, pois revelam que foi dada a possibilidade de explorarem as próprias imagens com a finalidade de desfazerem a produção de uma falsa imagem do desajustado social. Porém, pelas diferenças em cada pose, é possível concluir que não houve uma estratégia coordenada, por parte dos ferroviários, visando produzir uma imagem comum do trabalhador em luta. Duas imagens chamam mais atenção na produção: as de Antonio Peres e o do suposto Orestes Giorgi, o primeiro soube usar o olhar e o segundo foi trabalhado pelo fotografo; o primeiro demonstra agressividade, firmeza e resistência; o segundo teve parte do rosto roubado pela sombra, assim como é descaracterizado o seu olhar de liderança que tinha entre os operários da S.P.R.. No caso do suposto Orestes, a idéia do desajustado está presente na imagem, que se distância do ideal do trabalhador honesto, disciplinado e discreto proposto pelo compêndio político ideológico destinado aos trabalhadores a partir dos anos 1930. A construção de uma imagem do trabalhador correto é um parâmetro para o fotógrafo policial explorar a imagem genérica do trabalhador incorreto, obscuro, escondido, suscetível de desconfiança por parte de quem possa reconhecê-lo em qualquer lugar, seja na rua ou no espaço de trabalho.

A idéia do trabalhador discreto, que não participa do sindicato, mas nele deve esperar algo do governo, não está presente nestas imagens divulgadas no jornal paulista. Mas também não está presente nelas o trabalhador em luta, que desafia as regras das leis e que rompe a rotina das companhias ferroviárias. A imagem desse trabalhador só se torna pública quando ele é observado em ação, negociando, propondo mudanças, lutando com todos os meios para fazer valer sua representação política, sua palavra, seu grito. O ferroviário “saliente” sempre esteve presente na história de lutas dos trabalhadores em ferrovias paulistas, porém, ignorado pela memória ferroviária, que preferiu “salientar” os mecanismos disciplinares das companhias, a eficiência das máquinas e de seus “homens máquinas”.

Neste capítulo, apresento três momentos da ação dos ferroviários paulistas, dando destaque especial aos trabalhadores da Mogyana e da Paulista. Em primeiro lugar, reconstruo a greve de 1906, ocorrida na Paulista, cujo palco principal foi a cidade de Jundiaí; em segundo lugar, abordo a formação de uma rede previdenciária dos ferroviários, tentando resgatar as características das primeiras organizações operárias; e por último, a greve de 1934 organizada pela *Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo*, em que focalizo o movimento transcorrido na cidade de Dois Córregos.

### a) Greve de 1906: “o operário não é uma máquina inconsciente”<sup>1</sup>

Os objetivos nesta seção são relembrar a maior greve ferroviária da primeira república acontecida na Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 15 e 29 de maio de 1906, analisar as suas causas e apresentar aspectos da experiência de classe dos ferroviários organizados em torno das Ligas Operárias<sup>2</sup>. Os grevistas da Paulista paralisaram o tráfego dos trens a partir de Jundiaí em direção ao interior e ao longo dos 14 dias contagiaram trabalhadores da Mogyana e de outras empresas no Estado. Tolhido pela violência da força policial e perseguição imprimida pelo “patrão” da companhia, o movimento revela o teor das aspirações persistentes tanto em outras lutas dos trabalhadores travadas ao longo da trajetória da categoria, como no conjunto de medidas reacionárias adotadas pela direção da estrada de ferro em períodos determinados.

A principal exigência das Ligas Operárias impunha a saída imediata do engenheiro Francisco Paes de Monlevade<sup>3</sup> por razões relacionadas às mudanças que promoveu na companhia e à sua atuação centralizadora na direção da Sociedade Beneficente dos empregados. Para o historiador Boris Fausto (1977), as causas manifestadas pelas declarações das lideranças dos ferroviários ocultavam os reais motivos que geraram os descontentamentos: a política de modernização de setores da estrada de ferro e os obstáculos e repressão às organizações autônomas dos operários. Com a chegada de novas máquinas do exterior, em outubro de 1905, a Paulista instituiu três feriados por mês não pagos, reduzindo salários em 10%, afetando o nível de emprego e os salários. As demissões atingiram o pessoal das oficinas e da conserva de linhas. Porém, as Ligas teriam deixado escapar os problemas centrais que geraram as mudanças, ao apreender a luta de forma personalizada.

O fato desencadeador da paralisação deu-se pelo desentendimento entre um conferente de Jundiaí, Thomas Degani, empregado da paulista há oito anos, e o seu chefe de estação que o transferiu de cidade por desavenças pessoais. O conferente, sentindo-se prejudicado com a remoção, apelou à Liga Operária recém formada na cidade e esta procurou a direção da empresa, encarnada naquele momento pelo engenheiro Henrique Miguel Bournier, que além de se recusar a atender a

---

<sup>1</sup>- Além de fontes inéditas de jornais e de um relato pessoal escrito por um personagem que participou da greve, a reconstrução histórica e análise também se basearam nos textos de Boris Fausto, **Trabalho Urbano e Conflito Social**, de 1977, e de Dulce Maria Pompêo de Camargo Leme, **Trabalhadores Ferroviários em Greve**, de 1986, tese defendida originalmente em 1984 sob o título “Hoje Há Ensaio: A Greve dos Ferroviários da Companhia Paulista-1906”.

<sup>2</sup>- A Liga Operária dos ferroviários da Companhia Paulista foi criada no início do ano de 1906 e tinha três sedes: Jundiaí, Campinas e Rio Claro.

<sup>3</sup>- Monlevade trabalhou na empresa de 1897 a 1925 e no contexto da greve atuava como chefe de locomoção, sendo promovido mais tarde ao cargo de Inspetor Geral.

representação, ainda difamou os nomes de suas lideranças, entre elas Manuel Pizzani e Geraldo Sints, ambos funcionários das oficinas de Jundiaí. E como fica expresso no comunicado das Ligas, emitido no quarto dia da greve, a principal queixa centrava-se em problemas de ordem hierárquica causados pelo tipo de organização da “diretoria” que assumiu naquele ano:

“Não sendo nunca rebaixados, naquele tempo, de maquinista para foguistas, e de foguistas para limpadores, e os limpadores dispensados, o que acontece hoje, a título de economia. Por isso, o dr. Francisco de Monlevade tem desprestigiado os seus subordinados, pois que, em tempo de safra, em vez de nomear os foguistas para maquinistas nas manobras, o que ordinariamente tem havido, de 200\$000 a 215\$000, faz ocupar esses lugares por empregados de outras categorias, os quais percebem o ordenado de 400\$000 e mais. E atualmente ainda existe um, em Porto Ferreira, que é estranho a classe, e por ele estar ocupando o lugar que não ganhou, estão ocupando os maquinistas em descarga de lenha e carvão, carregando lixo, construindo pontes e outros serviços, em que em outros tempos nunca foram ocupados, o que não acontece em outras companhias. Ainda no tempo do sr. ex-chefe de locomoção, dr. Gustavo da Silveira, reconhecedor dos serviços de seus subordinados, quando acontecia de um dos seus empregados ficar doente, nunca lhe era descontado seu ordenado”<sup>4</sup>

Ainda argumentaram que a nova administração causou a queda na qualidade dos materiais de trabalho, como a substituição do carvão usado nas locomotivas, passando de mineral para lenha de eucalipto, que têm baixa rentabilidade e exige um ritmo mais intenso dos foguistas e maquinistas para obter resultados iguais aos proporcionados pelo primeiro. Questões relativas ao excesso de horas no trabalho, sobre-tempo não computado no salário<sup>5</sup>, descontos injustos de horas por atrasos, também se somavam ao conjunto de mudanças promovidas pelos novos chefes. Todas essas práticas contrariavam as rotinas cristalizadas e incorporadas pelos operários no tempo do estimado dr. Gustavo da Silveira. Na nova realidade, o trabalhador não ascendia segundo o processo natural da sua carreira, tendo que esperar muitos anos para subir e, às vezes, obrigado a descer na hierarquia, caindo de maquinista a foguista. As queixas apontavam as injustiças, os favorecimentos dos que ascendiam sem merecer, as

<sup>4</sup>- Do Comércio de São Paulo, 19 de maio de 1906, p.1, citado por Camargo Leme, p. 234.

<sup>5</sup>- O “sobre-tempo”, neste caso, dizia respeito à diferença do tempo entre a partida do operário do local onde reside até o local onde será executado o trabalho. Até meados da década 1910 o período de 8hs de trabalho ainda não havia sido regulamentado na estrada de ferro, muito embora nunca tenha sido posto em prática, ou respeitado pelas companhias. Somente a partir de 1935 com o decreto n. 279, o tempo de duração do serviço ferroviário é normatizado e o sobre-tempo passa a ser representado pela diferença entre o tempo a mais de trabalho, além das 8 horas.

humilhações que feriam a ética do trabalhador da ferrovia. Francisco de Monlevade personificou tais mudanças, como reivindicava Pizzani:

(...) “Nós não pedimos aumento de salário, nem redução de horas: o que queremos é um superior digno, correto, humanitário, que compreenda que o operário não é uma máquina inconsciente, mas um homem que trabalha com consciência e tem necessidade não só do vil metal em pagamento do seu trabalho, mas também da satisfação moral que lhe dá direito sua cultura”<sup>6</sup>.

No decorrer do período da greve, as lideranças propuseram melhorias nas condições de trabalho segundo a experiência vivida pelos operários, sentidas cotidianamente, sobretudo, depois da mudança na administração do trabalho da Companhia. As mensagens aparecem em sintonia com as queixas dos operários quanto aos seus desgostos, sacrifícios e injustiças vividas no ambiente de trabalho. Porém, os argumentos do líder também valorizavam certa satisfação moral com o trabalho na ferrovia e cultura. Ao que parece, a organização das Ligas estava de acordo com a forma de dignidade reivindicada, contrária à opressão promovida pela empresa. Segundo a interpretação de Boris Fausto acerca da dúvida às inclinações ideológicas dos dirigentes das Ligas Operárias, se as declarações de Pizzani forem generalizáveis, elas podem estar associadas às concepções “*unionistas*” no plano dos objetivos estratégicos e às formações libertárias no plano da organização, uma vez que sua direção submetia-se às decisões dos 3.800 operários de toda Cia Paulista.

Em contrapartida às análises de que o movimento tenha surgido espontaneamente<sup>7</sup>, Fausto entende que a greve da Paulista “*se insere em um quadro de contatos das direções operárias, de comícios cuja temática – violência antioperária no plano internacional – favorece a identificação da classe*”<sup>8</sup>. Há uma relação direta entre os esforços organizatórios e a greve. São as Ligas Operárias “*– cujo direito à existência é um dos pontos do conflito – que representam os ferroviários nas tentativas de entendimento prévio; são elas que deflagram a paralisação e desenvolvem a luta,*

---

<sup>6</sup> - Fanfulla, São Paulo, 17/05/1906, citado por FAUSTO, 1983: 143.

<sup>7</sup> - Esta é uma das idéias defendidas por Camargo Leme em sua tese de 1984. Segundo a autora, “*a manifestação foi espontânea, de protesto, pois partiu dos trabalhadores através da Liga Operária, uma espécie de ‘comissão de fábrica’ que agregava os operários da Companhia Paulista e não da Federação Operária de São Paulo, criada justamente para unificar a ação operária, uma vez que acreditava não estar o operariado preparado para a luta. Mas os ferroviários reagiram contra o sofrimento e privações, posto que sentiam cada vez mais intensamente a exploração de sua força de trabalho. Tal fato se refletiu no próprio estilo da luta e em suas contradições*” (1986: 219).

<sup>8</sup> - Na fundação da Liga de Jundiaí, Edgard Leuenroth estava presente e foram distribuídos exemplares da imprensa anarquista. Em outra ocasião há manifestação de correntes socialistas no meio ferroviário, criticada pelos libertários. *A Terra Livre*, 12/04/1906, citado por Fausto, Ob. Cit: 140.

*formando piquetes, distribuindo boletins, escolhendo direções alternativas para o caso de prisões” (Ob. Cit: 140-1).*

De fato, sem a articulação direta das lideranças das Ligas estabelecidas em diversos pontos da estrada de ferro, as locomotivas teriam percorrido os trilhos e estimulado os indecisos a continuarem o trabalho, visto que essa organização sindical ainda não estava solidamente implantada na massa de trabalhadores<sup>9</sup>. Pela estratégia coordenada pelas lideranças, a paralisação geral irrompeu entre os funcionários das oficinas de Jundiá e a notícia percorreu como “raio” os fios de telegrafo da Companhia Paulista, informando o momento exato da greve, provavelmente, a todos os telegrafistas das 125 estações do interior de São Paulo.

Até 1906, as linhas da Paulista nascidas em Jundiá chegavam até Bebedouro e Piratininga (13,5 Km além de Bauru) e abrangiam treze ramais<sup>10</sup>, que partiam das linhas troncos em direção às comunidades vicinais e as cidadezinhas nascidas da marcha cafeeira. Nos quatorze dias de greve, as locomotivas sem maquinistas e foguistas ficaram encostadas nos pátios das estações, acumulando nos armazéns locais o café ensacado, trazido das fazendas<sup>11</sup> e destinado aos navios ancorados em Santos. Comércio e passageiros de várias localidades não servidas por outras estradas de ferro ficaram dependentes novamente das diligências e dos galopes dos cavalos e muars. Sem o movimento dos trens, a população do interior de São Paulo pôde sentir pela primeira vez a ocorrência de uma greve de grandes proporções. Assim Campinas teria visto a greve da Paulista:

“(…) Passageiros, uns de bondes, outros de carros ou a pé, carregando malas chegavam desejando seguir no trem de 6h e 13’ da manhã para São Paulo”.

“Não havia trens da Paulista! Uma decepção! Os carros de passageiros encostados à plataforma descansavam em completo abandono (...) Na estação, àquela hora matinal, foram entregues uns

---

<sup>9</sup> - Esta interpretação procede, tendo em vista outras experiências de greve no meio ferroviário em datas posteriores, como as de 1959, 60 e 61 na mesma empresa e a de 1948 na Mogiana, que serão abordadas mais adiante.

<sup>10</sup> - Até maio de 1906, as linhas troncos da Paulista (bitola 1,60m) ligavam Jundiá à Bebedouro e Itirapina à Piratininga, e seus ramais eram: Descalvado, ligando Cordeirópolis à Descalvado (bitola 1,60m); Santa Veridiana, ligando Laranja Azeda à Santa Veridiana (bitola 1,60m); Analândia, ligando Rio Claro à Analândia (bitola 1m); Campos Sales, ligando Dois Córregos à Iguatemi (bitola 1m); Agudos, ligando Pederneiras à Piratininga (bitola 1m); Água Vermelha, ligando São Carlos à Santa Eudóxia (bitola 1m); Pontal, ligando Passagem à Pontal (bitola 1m); Jaboticabal, ligando Rincão à Bebedouro (1m); Ribeirão Bonito, ligando São Carlos à Pedra Branca (1m); Santa Rita do Passa Quatro, ligando Porto Ferreira a Santa Rita do Passa Quatro (bitola 0,60m); Descalvadense, ligando Descalvado à Aurora (bitola 0,60m). Dados extraídos da “Edição Comemorativa do 90º Aniversário da Cia. Paulista de Estradas de Ferro”, Ano XXIV, Nº 279, São Paulo – 1958-59.

<sup>11</sup> - De acordo com o jornal Fanfulla, São Paulo, de 15/05/1906, no período de julho de 1904 a junho de 1905, a Cia Paulista transportou 6.093.733 sacas de café, de um total de 7.423.002 que entraram em Santos nesse ano. Dados obtidos por Camargo Leme, 1986.

boletins, sendo mais tarde os mesmos largamente distribuídos no centro da cidade”.

“A notícia da greve espalhou-se como por encanto, rapidamente, e os curiosos encheram logo a ‘gare’, a polícia tomou conhecimento, ordenando o Sr. delegado que uma força de 10 praças de armas embaladas ficasse guardando a estação, sob comando de um inferior, o que foi feito (...)”.<sup>12</sup>

O principal palco das manifestações e reuniões dos operários foi as ruas, praças e estabelecimentos da cidade de Jundiaí. Em uma assembléia no Teatro São José, às 2 horas da madrugada do dia 15 de maio<sup>13</sup>, as lideranças “resignaram” seus poderes aos 3.800 “companheiros”, que poderiam muito bem “defender os interesses coletivos”, e tornaram públicos os principais pontos das reivindicações discutidos entre os trabalhadores presentes: demissão do chefe de estação de Jundiaí, do chefe de locomoção Francisco Paes de Monlevade e do Engenheiro Henrique Miguel Bournier; e a desobrigação do pagamento à Sociedade Beneficente<sup>14</sup>.

A Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista foi criada em 1895 e oferecia assistência médica mantida por meio dos salários dos trabalhadores, com desconto obrigatório e compulsório de 1\$300 a 3\$000 por mês, valor equivalente a menos de um dia de trabalho, proporcional ao salário do empregado. Os ferroviários tinham várias queixas quanto aos fins da sociedade que também era dirigida por Monlevade, e argumentavam que o rendimento dos descontos obrigatórios, além de ter sido criado para ocupar “parentes e protegidos” do “superior”, era

“(…) totalmente absorvido em ordenados fabulosos de médicos e farmacêuticos inábeis e desumanos, que pouco se importando com os enfermos, transcuram-nos ou negam-se a visitá-los, e receitando medicamentos baratos que nada fazem, e que mais prejudicam do que favorecem a cura”.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup>- Matéria publicada originalmente no Estado de São Paulo, 19/05/1906: 01. Trecho extraído do trabalho de Camargo Leme, p.78.

<sup>13</sup>- Segundo Camargo Leme, a greve vinha sendo arquitetada há um bom tempo e em princípio estava marcada para o dia 12, desistida pelo pessoal das linhas de bitola larga. Ou seja, os operários das linhas dos ramais das bitolas de 1m e de 60cm já haviam aderido à possibilidade da greve e justamente essas linhas serviam as pequenas cidades, onde provavelmente a idéia da paralisação estava bem madura. O operariado daquelas localidades “estava preparado” para aquela luta.

<sup>14</sup>- No dia 28 de maio, o conselho da Liga modificou em parte suas exigências: reintegrar o conferente Thomas Degani no lugar do chefe de Estação de Jundiaí; reintegrar todo o pessoal grevista, sem que haja demissões, havendo necessidade, que seja reconhecido pela Liga Operária; “Aumento de 25% a todos os trabalhadores, em geral, da Companhia Paulista que recebem ordenado inferior a 4\$000 diários. Quanto ao Dr. Monlevade e Henrique Burnier, a Liga Operária, larga mão deles” Fanfulla, 28/05/1906, página 1. Citado por Camargo Leme.

<sup>15</sup>- Texto extraído do trabalho de Camargo Leme, que diz ter como fonte todos os jornais consultados. Aqui considero os de 1906: O Alpha, Rio Claro; La Battaglia, São Paulo; Cidade de Campinas; O Comércio de São Paulo; Diário de Santos; Diário Popular, São Paulo; O Estado de São Paulo; Fanfulla, São Paulo; Jornal de Piracicaba; O Livre Pensador, São Paulo; A Lucta Proletária, São Paulo; Novo Rumo, Rio de Janeiro; A Platéia, São Paulo; Il Secolo, São Paulo; A Terra Livre, São Paulo; A Tribuna, Santos.

Os “remédios” sem efeito compunham parte do repertório das contradições escancaradas pela forma de gestão da Sociedade, caracterizada pela exclusão dos operários do processo de decisões. Se o trabalhador não participava das reuniões e não decidia sobre a destinação dos seus rendimentos, a adesão voluntária à mesma seria a solução do problema. Assim, cada operário poderia decidir individualmente se os benefícios estavam-lhe sendo úteis ou não.

Por outro lado, as reivindicações sempre foram rechaçadas pela diretoria da empresa, personificada nas figuras do então engenheiro chefe Manoel Pinto de Torres Neves e do presidente da Companhia Conselheiro Antonio da Silva Prado. Na greve, a ação deste último perante as lideranças das Ligas teve como objetivo estabelecer a superioridade do “alto comando” da empresa e demonstrar os seus avanços no campo social, ressaltando a importância de Francisco Paes de Monlevade na chefia do setor de locomoção e da Sociedade. Depois de 22 anos, o já aposentado inspetor geral retribuiu a manifestação de fidelidade do patrão:

“(…) Esboçando apenas em suas linhas gerais, a ação administrativa do Conselheiro Antônio Prado, na presidência da Paulista, falta ainda, para revelar convenientemente sua personalidade, lembrar alguns fatos que caracterizaram a sua feição de administrador sagaz, e profundo conhecedor do meio social que lhe incumbia dirigir. Apesar de índole autoritária, que aliás sabia atenuar quando necessário, ninguém sentia melhor a necessidade das concessões do pessoal subalterno exigidas pela evolução dos últimos tempos. Depois de terminada a greve geral que se verificou na Paulista em 1906, e na qual foi tão eficaz sua intervenção, serena e enérgica, para dominar o movimento que ameaçava seriamente a disciplina ferroviária, ele foi o primeiro a compreender a oportunidade de conquistar o respeito e gratidão do operariado por uma série de medidas liberais, que este não poderia, sequer, esperar na ocasião, vencida como foi a greve em tôdas as suas imposições, inadmissíveis porque elas consistiam exclusivamente em exigências que visavam apenas perturbar a ordem e anarquizar a administração. A outorga das oito horas de trabalho, as pensões às viúvas dos empregados menos graduados, que de alguns meses depois foram espontaneamente instituídas por ato da diretoria, e com especial apoio do seu presidente – serviram de exemplos proveitosos para outras ferrovias, sendo que, na última daquelas

concessões, já se poderia descortinar os fundamentos da recente lei, criadora das Caixas de Aposentadoria e Pensões”.<sup>16</sup>

Escrito após a renúncia de Prado à presidência da Companhia e um ano antes da morte dele, o texto revela o que teria originado o fundo de pensões dos ferroviários de 1923: as medidas liberais que tinham como objetivo garantir o respeito ao patrão e a gratidão do operariado. Porém, no contexto da greve de 1906, o tipo de intervenção de Prado fez emergir sua índole autoritária dita “necessária” para coibir as “imposições” que ameaçavam a “disciplina” na empresa. No decorrer dos seis dias de paralisação, foram tomadas algumas medidas para impor o funcionamento das locomotivas: contratação de novos maquinistas e foguistas; ameaça de demissões dos grevistas; e claro, a imposição da força policial com o envio de tropas por parte dos governos federais e estaduais às cidades de Jundiaí e Campinas. Notícias como a estampada na Gazeta de Piracicaba, exploraram a imagem da ação do Conselheiro:

“O dr. Antonio Prado seguiu hoje para Campinas, levando 50 praças de polícia para guarnecer as linhas e pontes, ameaçados pelos grevistas exaltados”<sup>17</sup>

A atitude “serena e enérgica” do patrão para dominar a situação desencadeou a revolta dos grevistas: uma onda de sabotagem ao longo da estrada de ferro para dificultar a passagem dos trens que transportavam as forças policiais deslocadas das capitais do estado e do país. Além de promoverem piquetes, os operários em greve arrancaram trilhos, cobriram trechos das linhas com sabão e graxa, cortaram fios dos telégrafos, introduziram sabão nas caldeiras das locomotivas e esvaziaram caixas d’água de diversas localidades. Para prejudicar a imagem do movimento, foram lançados boatos sobre a tentativa dos grevistas dinamitarem a ponte sobre o Rio Tietê, entre Agudos e Jaú. A imprensa do período também assinalou ocorrências de confrontos armados entre operários e a força policial. Vale considerar que os jornais não mantiveram a comemorada imparcialidade de suas notícias, muitas vezes distorcendo fatos. Todavia, não é possível minimizar a violência deflagrada pelas manifestações grevistas naquele contexto, muito menos a reação policial e a perseguição lançada sobre as lideranças.

Os discursos do Conselheiro, a imagem de comandante da reação patronal e o seu estilo de negociação desafiavam a posição fastigiosa das lideranças das Ligas, que almejavam ver o patrão na sede da organização de Jundiaí e dali encaminharem os

---

<sup>16</sup>- Trecho extraído da obra biográfica “Antonio Prado no Império e na República”, organizada pela filha do Conselheiro, Nazareth Prado, e publicada em 1929, páginas 353-354. Texto redigido originalmente em Jundiaí, no dia 18 de março de 1928.

<sup>17</sup>- Fonte: **Gazeta de Piracicaba**, quarta-feira, 16/05/1906.

pontos do possível acordo, uma exigência que visava obter o reconhecimento da existência daquele sindicato como órgão legítimo de defesa dos direitos dos trabalhadores. Diante da negativa de Prado, os operários continuaram com as intenções iniciais, exigindo a demissão dos chefes considerados indignos e desumanos.

A greve perdurou tornando insólitos os dias no interior, ao estabelecer o silêncio na extensão dos trilhos da Zona Paulista. No 4º dia, os ferroviários da Zona Mogyana aderiram ao movimento, cujo sinal da convocação foi pichado no largo da estação de Campinas: “*Hoje há ensaio*”. A notícia da greve também percorreu os fios de telegrafo da empresa, chegando até Uberaba-MG. Segundo Camargo Leme (Ob. Cit.: 140) e Fausto (Ob. Cit.:138), neste caso a paralisação tinha o caráter exclusivo de solidariedade. Para a autora, os ferroviários da Mogyana deixaram claro que estavam satisfeitos com os seus superiores, mas também compreenderam o argumento dos seus operários quanto à necessidade de prestarem solidariedade aos companheiros da Paulista, tendo em vista a situação vivida por eles. No relatório da Companhia Mogyana dirigido aos seus acionistas, assim foi apresentado o acontecimento:

“Nos dias 19, 20 e 21 de maio não circularam os trens, excetuando-se alguns que se recolhiam por motivo de greve, com caráter pacífico, do pessoal, manifestando-se solidário com o da Companhia Paulista.”<sup>18</sup>

Os trens da Mogyana voltaram a circular depois de uma assembléia em que foi garantida a integralidade dos salários dos trabalhadores. Uma resposta da diretoria da empresa à ameaça, promovida pela presidência da Província, de encampar a estrada de ferro caso não fosse restabelecida a normalidade do tráfego. Maquinistas e foguistas conduziram as locomotivas nos trilhos, mas os operários das oficinas se recusaram a consertar os materiais danificados da Companhia Paulista, dizendo-se estarem moralmente comprometidos com os grevistas. Em Campinas, os trabalhadores das Companhias Funilense e Ramal Férreo Agrícola Campineiro também paralisaram a circulação dos trens a partir do dia 19, normalizada no dia 25.

A atitude de greve dos companheiros de profissão não foi acompanhada pelos maquinistas e foguistas da São Paulo Railway e da Sorocabana. Recusa entendida pelos representantes da Federação Operária de São Paulo, como colaboração e cumplicidade diante da violência e coação policiais promovidas pelos patrões:

“São vós que transportais os soldados, armados em guerra, que vão fazer aparato de forças e exercer prepotências contra homens que,

---

<sup>18</sup>- Relatório da Companhia Mogyana, nº 54, junho/1957, p.121. Citado por Camargo Leme, 1986.

como nós, são vítimas de Companhias mais cuidadosas dos dividendos do que do bem estar e da dignidade dos operários!”<sup>19</sup>

Mas a força do movimento iniciado na Paulista e apoiado pelos ferroviários da Mogyana contagiou diversos ramos da indústria e de serviços. Em Campinas, antes dos trens da Mogyana encostarem, os trabalhadores do Curtume Campineiro já exigiam aumento dos salários. Depois do dia 19, em solidariedade ao movimento da Paulista, os operários da Mac Hardy, Lidgerwood, da oficina mecânica Alexandre Sien, os cocheiros e condutores de bondes da Ferro Carril Campineira, pedreiros e a União Tipográfica, também pararam as suas atividades<sup>20</sup>. O andamento do processo levou à possibilidade da ocorrência de uma greve geral, declarada pela Federação Operária de São Paulo<sup>21</sup> no dia 25 e desencadeada a partir do dia 26.

A crescente participação dos operários da cidade de São Paulo<sup>22</sup>, gerada a partir do movimento deflagrado pela organização dos ferroviários da Paulista, pressionou ainda mais a reação da direção da Companhia. No dia 28, a Liga Operária “abria mão” da reivindicação de demissão dos chefes desumanos, mas exigiam aumento de 25% para todos os trabalhadores que recebiam menos de 4\$000 diários. A estratégia de lançar na imprensa a falsa notícia de que os trabalhadores já estavam voltando ao trabalho, não surtiu efeito.

Do mesmo lado dos patrões também estavam os soldados alojados em péssimas condições nas oficinas de Jundiaí e boicotados pelo comércio local solidário aos ferroviários. Segundo o relato de José Corrêa da Silva<sup>23</sup>, escriturário da contabilidade da Companhia Paulista até 1915, no início da greve a empresa pediu auxílio ao governo que enviou à cidade 50 praças e 20 soldados da cavalaria, todos “bem municiados”:

“(…) Instalou-se dentro das Oficinas à *cosinha* para os soldados, trazendo eles *cosinheiro* e bateria de *cosinha*. A Cooperativa fornecia tudo. Começou o apito dos grevistas: reunirão-se indo no largo da

---

<sup>19</sup>- “Aos Empregados da S.P. Railway”, Comércio de São Paulo e Il Secolo-24/05/06; Diário de Santos-25/05/06. Camargo Leme, 1986.

<sup>20</sup>- Fontes originais: Comércio de São Paulo; O Estado de São Paulo; A Platéia; Il Secolo; Fanfulla; A Cidade de Campinas – período de 15 a 25/05/1906. Dados obtidos por Camargo Leme, que também identificou ocorrências de greves a partir do dia 15, em indústrias e comércios das cidades de Jundiaí, São Paulo, Rio Claro, Santos, Dois Córregos e Rio de Janeiro (Ob. Cit.: 149).

<sup>21</sup>- A diminuição das horas de trabalho era um dos principais pontos de reivindicações manifestadas pela Federação Operária de São Paulo. Também, a essência dos melhoramentos orientados aos objetos de luta operária pronunciados no Primeiro Congresso Operário realizado entre os dias 15 a 20 de abril de 1906, no Rio de Janeiro (HALL e PINHEIRO, 1979: 51).

<sup>22</sup>- A adesão ao movimento ocorreu entre os operários da zona industrial tradicional de São Paulo, incluindo as fábricas do Brás, Bom Retiro e Lapa, até entre os trabalhadores do seu subúrbio. A manifestação de grevistas no centro de São Paulo, contou com a participação de estudantes de Direito do Largo São Francisco, que também foram reprimidos pelas forças policiais.

<sup>23</sup>- O relato foi recuperado em 1961, num contexto de greves, pela Inspetoria geral da Companhia.

Matriz, todos armados com espingardas, cacetes, revólveres, garrafas, machados, foices, etc (?)

Neste tempo, um grevista subiu em um coreto fazendo o seu discurso, exaltando os ânimos dos seus colegas. Entrou inesperadamente os Soldados e a Cavalaria, fechando todo o largo, um grevista deu um tiro matando um Soldado da Cavalaria: começou o tiroteio; os Soldados mataram dois grevistas, sendo eles Manoel Dias e Ernesto Gould- espaldejando todos outros que não tinham aonde se abrigarem, pois os moradores do largo fecharam as suas casas. O largo ficou cheio de armamento que traziam. A Polícia abriu propositalmente uma saída à rua Barão para o lado da Intendência, sendo uma correria louca e os soldados espaldejando, fugiam para as suas casas ficando detidos. Os Soldados fizeram o enterro do seu colega, sendo também feito o enterro dos dois grevistas. Começou a ronda da Polícia; os grevistas dentro de suas casas não podiam sair na janela, os soldados disparavam tiros contra eles. A noite a ronda dobrava e se ouvia de vez em quando um tiro. As ruas completamente desertas”(...)

Esse trecho do relato aborda o “contra-ataque” dos policiais no dia 29 de maio, que resultou na morte de três pessoas e denota que as palavras Cavalaria, Polícia, Oficinas, Cooperativa, Matriz e Intendência são superiores à palavra grevistas. Os manifestantes têm sua ação retratada quando marcham armados com todas as coisas possíveis, discursam, exaltam os ânimos e atiram contra a cavalaria. Depois de espaldejados e dominados, o silêncio dá lugar à terceira pessoa do plural, ao sujeito oculto e à ordem promovida pelos soldados. É o discurso do grevista que exalta os ânimos e tira a vida de um inesperado soldado a cavalo, Pedro Evangelista de Araújo. O tiroteio também tira a vida de dois grevistas: Manoel Dias, 14 anos; Ernesto Gould, de 36. Os outros fogem e no largo da matriz permanecem as provas da violência dos trabalhadores. O discurso, tão perigoso às vidas da empresa e dos soldados, foi eliminado das ruas desertas de onde ecoam, agora, os tiros direcionados às janelas e portas por trás das quais estão trabalhadores acuados.

Redigido por um escriturário da Paulista, o relato reproduz a versão dos patrões. A violência instaurada na cidade de Jundiaí sintetiza o tom da resposta da empresa, que foi considerada a mais correta por setores do comércio, da indústria e da imprensa do período. Como o próprio agradecimento de Monlevade a Prado demonstra, o movimento dos trabalhadores visava apenas perturbar a disciplina e anarquizar a administração. Mas foi o próprio Francisco Paes de Monlevade, “tão caro ao presidente da

Companhia”, quem arquitetou a solução do problema e estabeleceu um certo tipo de desordem:

(...) “Passado uns dias, o Sr. Dr. Monlevade mandou me chamar em sua casa dizendo-me: Corrêa!... como você é muito relacionado com os empregados das Oficinas: eu vos nomeio interinamente Inspector Geral até terminar tudo isto; venha a minha casa à hora que puder para receber instruções; se apresente ao Comandante da força fazendo ele ciente; fui perante o Comandante, ele então chamou todos os Soldados me apresentando; mandou que dois soldados me acompanhassem recebendo minhas ordens. Fui à casa dos chefes de turmas avisando: Amanhã as Oficinas vai trabalhar; aqueles que comparecerem no Apito serão bem recebidos, ê aqueles que não comparecerem serão demitidos à bem da Companhia; os últimos a quem fui convidar foi o Sr. Manoel Pizzani ê Geraldo Sints, mestre de fundição e dois de seus filhos João e José Sints. Respondeu-me o Sr. Geraldo do seguinte modo: Corrêa!... a greve triunfará; só se os meus companheiros me traírem- Pizzani, Eu ê meus filhos não vamos. Apitou as Oficinas comparecendo todos menos estes: eles não podiam se comunicarem com seus colegas em vista da vigilância da Policia. Fui à casa do Sr. Monlevade o informando de tudo. Corrêa- vá na casa do Jorge Blondi, leve ele na Oficina pagando todo o ordenado aos Srs Pizzani, Geraldo e filhos, e que agora podem saírem de suas casas, ficando eles demitidos à bem da Cia Paulista. A noite foram os três em minha casa pedirem para voltarem a trabalhar, o que respondi: até ontem fui Inspector da Paulista enquanto durou a greve; porém agora terminada a greve; porém agora terminada, sou simplesmente escriturário da Contadoria. É bom não tentarem voltar porque os Srs. Foram terríveis. Eles despediram-se e foram para o Rio de Janeiro. Procuraram entrar na Central, queriam saber o seu officio, tendo que contar o motivo, o que recusaram a sua entrada. O Rio é muito grande, vá por aí ver se arranja colocação, despediram-se, ninguém sabendo até hoje o seu paradeiro. Neste intervalo ficou tomando conta provisória da Fundição, alguns práticos.”

De escriturário a inspetor geral, Corrêa tornou-se o mensageiro da notícia que obrigava os trabalhadores a voltarem ao trabalho. Incomunicáveis, as lideranças só poderiam contar com a confiança dos companheiros que, entretanto, não puderam ou não quiseram retribuir. Diante da opressão imposta pela policia e da ameaça de demissões, aos operários restaram as máquinas. Resignados, Pizzani, Sints e filhos, teriam tentado continuar na oficina, mas o chefe bem “relacionado” já não era mais chefe. De cima, Monlevade oprimiu, anarquizou, blefou com um escriturário-inspetor e

determinou a solução rápida do conflito na estrada de ferro eliminando do seu quadro de funcionários as lideranças das Ligas Operárias. Pizzani, Sints e famílias foram obrigadas a abandonarem as casas da Companhia e, então, partiram para o Rio de Janeiro. Sabendo dos motivos das suas demissões, a Central do Brasil se recusou a contratá-los. Final moral e profissionalmente infeliz para o trabalhador organizado da República Velha, ainda que, na versão dos patrões, o fim merecido<sup>24</sup>.

Da memória de Corrêa é possível compreender diversas representações que nos remetem ao caráter da burguesia brasileira do início do século XX. Associada a oligarquia cafeeira paulista, a atuação da direção da Cia Paulista revela sua rejeição a auto-suficiência do trabalhador, concebendo a empresa como uma grande casa e família, onde os problemas dependem do seu comando e orientação, sendo este seu dever em relação àqueles que lhes prestam obediência. No início da greve, o pedido ao governo federal de envio de soldados implica uma orientação de apelo ao Estado para a manutenção da ordem nos negócios privados, como o argumento de que os interesses daquela empresa representavam os interesses do país, tornando claro o comportamento liberal dessa burguesia, mesclado com um certo pragmatismo em relação à intervenção do Estado na relação capital x trabalho. Para Ângela Castro Gomes (1979: 43), no que se refere ao problema do trabalho, a pauta de atuação básica da burguesia brasileira *“seria a da reação às tentativas de intervencionismo estatal numa área livre de quaisquer regulamentos, assim como a da rejeição às pressões do movimento operário em prol de uma participação direta na delimitação de questões contratuais e de condições de trabalho nas fábricas”*.

Segundo a autora, a presença do Estado no curso da industrialização brasileira é um fator suficientemente forte para diminuir as resistências da burguesia a medidas de caráter intervencionista. Além disto, o movimento operário em nosso país não foi um elemento de reação à atuação do Estado no campo social, mas sim uma *“força que, não só pressionava no sentido da implementação de uma legislação social – trabalhista e previdenciária –, quanto no sentido da participação do Estado como elemento interessado no problema, assumindo uma posição de árbitro nos conflitos sociais”* (Id.: 44-45).

Por outro lado, no contexto da greve de 1906, os ferroviários da Paulista exigiam a liberdade de associação nas Ligas Operárias e, acima de tudo, o reconhecimento dessa

---

<sup>24</sup> - As conseqüências para as lideranças não são exclusivas da greve dos ferroviários em 1906. As demissões, ou impedimento de novo emprego em outras empresas do mesmo setor ou ramo, têm sido uma recorrência na história da classe operária.

representação. Seus objetivos eram participar, intervir, contribuir, regulamentar, estabelecer suas próprias regras e se organizar de forma descentralizada. Os discursos em praça pública ou no teatro manifestavam a atitude dos trabalhadores diante das injustiças e a força com a qual enfrentaram os policiais revelou que também estavam ali para lutar independentes dos remédios ilusórios dos patrões<sup>25</sup>. Na realidade, queriam aplicar os seus: dignidade moral e liberdade. A Companhia, meses depois, concordou em acatar algumas reivindicações dos trabalhadores. Monlevade permaneceu no poder por mais 19 anos, mas os “remédios ilusórios” tiveram que se tornar opcionais. O próprio assinou a circular publicada no dia 15 de agosto de 1906:

“De ordem da diretoria da Cia Paulista declaro aos empregados desta estrada que a partir do dia 1º de setembro próximo ninguém é obrigado a fazer parte da Sociedade Beneficente dos empregados da Cia Paulista”.

“Todos aqueles a quem não convier continuar como sócios daquela sociedade devem fazer ao secretário da mesma, em Jundiá, a comunicação respectiva, até o dia 31 do corrente, devolvendo ao mesmo os respectivos diplomas”.<sup>26</sup>

Um tempo curto para os insatisfeitos se livrarem do desconto compulsório do salário, mas que não deixa de ser uma resposta às reivindicações manifestadas pelos trabalhadores organizados em torno das Ligas. Outros “remédios” foram aplicados com objetivo de colocar a “casa em ordem”, como a outorga das oito horas de trabalho e as pensões às viúvas dos empregados menos graduados. Se, por um lado, essas medidas liberais, vistas como fontes do respeito ao patrão e da gratidão dos operários, continuaram a iludir a interpretação e a conduta dos patrões, por outro lado, não conseguiram impedir a luta dos trabalhadores por melhores condições de trabalho e de vida.

Essa greve exemplifica um amplo movimento operário de diversos setores da indústria e de serviços a partir de pactos de solidariedade, de reivindicações econômicas e propostas políticas. Perry Anderson (1973), baseado nas obras de Lênin e Gramsci,

---

<sup>25</sup>- Em um manifesto da Federação Operária criticando os ferroviários da SPR pela recusa em aderirem à greve, questionaram: (...) “*Não tendes vós a entrada obrigatória na “Beneficente” a 3\$000 por mês, em troca de cuidados e remédios ridículos ou ilusórios?*” (...) Fonte: O Comércio de São Paulo, 24/05/1906, citado por Camargo Leme, Ob. Cit..

<sup>26</sup>- *A Terra Livre*, 09/09/1906, citação extraída do trabalho de Camargo Leme. Porém, o caráter da Sociedade Beneficente dos Empregados da Cia Paulista é expresso assim no seu relatório de 1910 a 1914: “Os auxílios, que ella presta a seus associados, si não chegam à perfeição, também não podem deixar de ser taxado de bens; e é bem de notar-se que, com um elevado número de sócios, dispersos pela grande zona atravessada pelas linhas da Companhia Paulista, jamais tivesse sido apresentado à diretoria ou a algum de seus representantes qualquer reclamação, com o mínimo caráter de gravidade ou perturbação da marcha de seu expediente”. Em 1914 foi assinalado o número de 10.160 trabalhadores associados à Sociedade. Nesse mesmo período, em Campinas, a sociedade tinha vínculo com a Santa Casa, Sanatório e Beneficência Portuguesa. *Relatório de 1910 a 1914 da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista*. Jundiá, Typ. C.P., 7 de 1915.

estudou a relação entre sindicatos, partidos políticos e as limitações do alcance político das greves. Um exemplo que usa dessas limitações é a greve nos transportes<sup>27</sup>, pois ela teria uma natureza essencialmente corporativista, representando a negação de um amplo movimento de massas, ao impedir o acesso dos trabalhadores aos principais centros políticos de um país. Certamente, a classe operária não vive apenas nas regiões afastadas dos centros urbanos e não necessita apenas do trem para fazer a “revolução”. A greve de 1906 ocorreu em um contexto em que os meios de comunicação limitavam-se aos trens, cavalos, diligências, jornais, telégrafos e cartas, e nem por isso deixou de significar a demonstração da disposição do operariado em geral no sentido de se unir em torno de interesses comuns. A disposição popular para transformar uma realidade por meio da luta política não está relacionada à falta de transporte público, ainda que não se possa negar que a paralisação do principal meio de comunicação na e entre as cidades dificulta a mobilização das pessoas, a circulação das idéias e favorece a constituição de opiniões negativas sobre o movimento.

As Ligas Operárias constituíram a primeira organização de ferroviários voltada à resistência, contra a opressão promovida pela empresa. A sua atuação na greve expressava os descontentamentos dos trabalhadores, mas não explorava as causas das insatisfações. As mudanças operadas pela Companhia Paulista visando modernizar o maquinário e economizar na folha de pagamento refletiam, ao mesmo tempo, as limitações da empresa. A incapacidade da sua diretoria negociar melhores salários e condições de vida tornava inviável a coexistência de um movimento operário reivindicatório. A solução para o “problema” foi criar mecanismos de apaziguamento de conflitos e acrescentar novos instrumentos para a exploração da mão-de-obra ferroviária. Se as medidas liberais serviram ao interesse da Companhia, elas não deixaram, entretanto, de ter nítidas respostas na atuação dos trabalhadores na luta por direitos. Uma dessas medidas é a Caixa de Aposentadorias e Pensões de 1923.

---

<sup>27</sup>- Segundo Anderson (Id.: 60), em alguns casos, as greves “têm provocado a desmobilização da classe trabalhadora em momentos de crises políticas, quando o que se necessitava na realidade era concentrá-la rapidamente ante uma ameaça conservadora; qualquer paralisação do transporte público em uma cidade grande, por exemplo, impossibilita a realização de rápidas manifestações massivas, enquanto que a ação repressiva militar não se vê ameaçada por ela”. Em nota de rodapé acrescenta: “um clássico exemplo disto constitui a greve geral declarada em 1964 no Rio de Janeiro para se opor ao golpe militar que derrubou o governo de Goulart. Seu único efeito foi impedir que os trabalhadores que viviam nos subúrbios se deslocassem ao centro da cidade para uma mobilização contra o golpe”. No último capítulo da primeira parte, apresento alguns significados da relação entre o sindicato ferroviário da Paulista e os acontecimentos do golpe. Todavia, cabe apenas apontar que não foi apenas a ausência do “trem” que permitiu a deposição de Goulart, a instauração de um regime militar no Brasil e impediu as pessoas que viviam no subúrbio carioca de manifestar “sua oposição”. Talvez, o autor não tenha se interessado em pesquisar os fatores “limitadores” da própria mobilização social no país.

## b) A Lei dos Ferroviários

(...) *“Todo o aspecto primitivo estava ali apagado:  
a imagem deformada parecia dupla e nenhuma;  
e nesta forma monstruosa andava com passo lento.”* (...)

Dante Alighieri, A Divina Comédia

Nesta seção, abordo o tema da rede de assistência e previdenciária dos trabalhadores em ferrovias. A relação que faço sugere que a criação, em 1923, das caixas de aposentadorias e pensões exclusivas da categoria atendeu a uma reivindicação dos trabalhadores, mas compõe um conjunto de medidas da oligarquia cafeeira paulista, dirigente das estradas de ferro e vinculada ao governo federal, visando diminuir a ocorrência de greves nas companhias.

O transporte do café destinado à exportação tornou a atividade ferroviária imprescindível aos grandes produtores em fins do século XIX. Desafiando a necessidade do setor ligado à atividade mercantil-exportadora, as greves de trabalhadores em ferrovias que resultavam na paralisação do tráfego dos trens, sempre foram interpretadas como ações perturbadoras, anárquicas e comprometedoras para a economia do país. Em 1906, a diretoria da Paulista, ao mesmo tempo em que exerceu forte pressão sobre as lideranças do movimento, atendeu algumas reivindicações da organização dos trabalhadores, sem reconhecê-la. Ao longo da fase áurea do trem, a empresa criou outros mecanismos para ajustar a “massa de trabalhadores” aos objetivos da empresa, a exemplo da Sociedade Beneficente dos Empregados da Paulista.

Liliana Segnini (Ob. Cit.: 42) identificou outras medidas nesse sentido. Em 1901, a Paulista criou uma Escola de Aprendizes destinada aos filhos dos ferroviários, *onde “as crianças seriam treinadas para a tarefa ferroviária, disciplinadas dentro de padrões ideológicos da cúpula da empresa, garantindo uma mão de obra futura identificados com os objetivos da organização”*<sup>1</sup> (Id.: 46). Em 1908, um grupo de ferroviários da empresa se articulou com o objetivo de reivindicar a criação de meios que os protegessem na velhice ou invalidez por acidente de trabalho e que amparasse às suas famílias em caso de morte. Em 1910 a empresa criou o Fundo Especial de Pensões, com um desconto abaixo de 1% do seu lucro líquido, destinado apenas aos ferroviários com “longa vida de trabalho”, recomendados ao “descanso no fim da existência”, e às

---

<sup>1</sup> - Nesse contexto, as escolas ferroviárias funcionavam para disseminar o conhecimento específico da lida com a maquinaria moderna, que estava chegando na empresa. Cabe considerar que até 1934, quando a Paulista e a Mogyana criam os cursos ferroviários, havia poucas escolas ferroviárias e com um número limitado de alunos.

“famílias deixadas em situação precária”<sup>2</sup>. Segundo a autora, tais benefícios da empresa convergiam para a política “paternalista” que se revestia de diferentes formas, como as moradias operárias, a Sociedade Beneficente e as cooperativas de consumo<sup>3</sup>.

As medidas previdenciárias e assistenciais da Paulista sinalizavam para uma política de bem-estar privado sustentada pelo trabalho dos seus empregados e expressavam o significado de amparo, de que “alguém está fazendo algo” pelos trabalhadores e às suas famílias “deixadas” em situações de pobreza. Os benefícios foram estabelecidos pela diretoria da empresa com o objetivo de obter a confiança dos ferroviários, ao atender algumas reivindicações deliberadas no período da greve de 1906, e de criar um vínculo de reciprocidade entre “patrão” e empregados. Ainda que limitados, eles exerceram algum efeito sobre os trabalhadores. Todavia, foram as sociedades de mútuo socorro que constituíram o primeiro apóio previdenciário de centenas de ferroviários.

O objetivo básico delas consistia em angariar fundos para as famílias dos associados para cobrir o pagamento de serviços funerários. Tais sociedades não tinham influência patronal e eram formadas exclusivamente com as mensalidades dos trabalhadores de uma determinada seção de uma companhia, como é o caso do Centro Beneficente dos Empregados em Locomotivas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, fundado em 1901 por maquinistas e foguistas. Ele existe até hoje sob outra razão social e sua sede localiza-se na Vila Industrial<sup>4</sup>. Segundo o atual presidente, João Gomes

---

<sup>2</sup>- Relatório nº 69 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a Sessão de Assembléia Geral de 30/06/1918, citado por Segnini (Ob. Cit.: 55).

<sup>3</sup>- As cooperativas foram fundadas de acordo com a Lei Federal de 5 de janeiro de 1907. Segundo consta no parágrafo 1.189: o fim das associações formadas como cooperativas é realizar os próprios negócios, suprimindo intermediários custosos e subtraindo ao juro do capital. Em 10 de fevereiro de 1914, é criada em Campinas a “Cooperativa Paulista entre os Empregados da Tracção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro”. Em 1916, esta sociedade incorporou empregados de outras seções e modificou sua razão social para “Cooperativa Paulista entre os Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro”. Na década de 20 foi criada a “Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro”, que veio substituir a razão social da “Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista ‘Thomas Scott’”, sediada em Jundiaí. Os objetivos dessa cooperativa eram: “(a) manter armazéns para fornecimento aos seus associados, de gêneros alimentícios, vestuários e objetos domésticos, por preços mais razoáveis que os do commercio e varejo, produzindo sempre que possível, ella mesmo, os artigos necessarios aos cooperados; e (b) amparar os associados nos casos de enfermidades ou grandes infortúnios provados.” Fonte: “Estatuto da Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro”, Typographia Colombo, Jundiahy, 1930. As compras realizadas pelos ferroviários eram descontadas nas folhas de pagamento do mês seguintes. Alguns ferroviários lembram das cooperativas e relatam a impressão de não terem recebido nada ao perceber o desconto.

<sup>4</sup>- Devido à decadência do sistema ferroviário Paulista, o número de maquinistas da ativa diminuiu drasticamente. Em 2003, o Centro juntou-se à Sociedade Beneficente dos Empregados em Trens (1936), mantida por antigos chefes de trem, função extinta no estado de São Paulo. A razão social adotada após a fusão mudou para Sociedade e Centro Beneficente dos Ferroviários da Ex-Companhia Paulista e hoje contam com duas colônias de fêrias. O seu destino limita-se ao atual quadro de associados, diminuído mês a mês com o falecimento de velhos integrantes.

Pardal, antigamente, os maquinistas falecidos eram enterrados cobertos somente por um véu e o Centro nasceu com a intenção de oferecer um enterro decente<sup>5</sup>.

No estandarte do Centro Beneficente usado nas antigas marchas fúnebres, é possível encontrar motivos simbólicos ligados ao catolicismo como a “Virgem Maria” e anjos. No centro, a locomotiva e abaixo de tudo um gesto de conciliação: um aperto de mão em que são apresentados trajes diferenciados com um punho coberto por mangas de terno e camisa, representando o patrão; e um pulso coberto por uma camisa branca, representando o trabalhador. O estandarte dos maquinistas dá a entender que “a luta de classes” não corresponde aos objetivos dessa sociedade beneficente<sup>6</sup>.

Durante a greve de 1906, órgãos de inclinação anarco-sindicalista, como o “Jornal Operário”<sup>7</sup>, defendiam uma posição de enfrentamento de classes. Afirmavam que as sociedades de mútuo socorro não representavam o operariado na luta contra a propriedade privada e, ao contrário, criavam falsas expectativas de avanço na melhoria de suas condições de vida. No mesmo sentido, Lilita Segnini (Ob. Cit.: 47), baseada no relatório de 1917 da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, entendeu que o Centro dos empregados em locomotivas era “patrocinada” (aspas da autora) pela empresa e seu objetivo seria proteger os maquinistas e foguistas, pois constituíam uma mão-de-obra difícil de ser substituída e com jornada de trabalho mais longa do que as de outros ferroviários. Para a autora, a incorporação das sociedades de mútuo socorro dos ferroviários era mais um instrumento da política paternalista da empresa<sup>8</sup>.

Os simbolismos e os objetivos declarados nos estatutos do Centro Beneficente sugerem a hipótese de que a conciliação entre empregador e empregado, neste caso, foi elaborada pelos próprios trabalhadores. Essa sociedade não estava vinculada economicamente à empresa e se existia cooptação, ela ocorria naturalmente no ambiente

---

<sup>5</sup>- De acordo com Martins (2002: 185), “a morte com decência significava distinguir a morte do humano em relação à do animal; indecente era o sepultamento desprovido da elaboração cultural da morte, desprovido dos ritos e acompanhamentos. A morte não era um problema do morto e sua família; era um problema da comunidade, uma perda social, no sentido de uma perda de todos e não só de alguns. É claro que está presente aí uma concepção corporativa da vida e das relações sociais, que se aprofundará com o passar do tempo. Nesse sentido, era a religião que definia o sentido social da vida. Na religião estavam os valores que diziam o que era social e o que não era. A sociabilidade de então passava pela mediação da religião, em grande parte porque a humanidade do homem dependia diretamente do fato de que nele se reconhecia a existência de uma alma. De certo modo, o espaço da igreja, e até do cemitério, constituía espaço em que se plasmava o sentido social da vida na mediação da morte e da religião, que ela por sua vez mediava. O social era sagrado”.

<sup>6</sup>- Muitas associações de empregados das companhias ferroviárias foram formadas no interior do Estado e com variados objetivos, entre outros a organização de fundos destinados a restituírem os associados punidos pelas empresas.

<sup>7</sup>- “Jornal Operário”, 12/05/1905, citado por CAMARGO LEME, Ob. Cit..

<sup>8</sup>- Talvez, a autora tenha confundido o Centro com a “Sociedade Protetora das Famílias dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro” constituída em São Carlos em 1904. Esta sim, parece ter sido financiada pela empresa.

de trabalho. O Centro traduzia a atenção pela dignidade requerida pelo trabalhador em relação à representação da morte e, também, cuidava dos encargos financeiros que um enterro decente poderia acarretar às famílias dos ferroviários falecidos. Para manter esse ideal, o Centro tinha que funcionar a partir de um planejamento que incluía a cobrança de mensalidades. Nas consultas que realizei no seu livro caixa, de 1901 a 1905, foi possível constatar que o manejo da contabilidade era realizado pelos próprios ferroviários, de acordo com o costume da racionalização e do cálculo aprendido na execução dos seus respectivos trabalhos. A soma dos valores arrecadados entre os maquinistas durante os primeiros meses de existência do Centro, de janeiro a maio, serviu, entre outras coisas<sup>9</sup>, para comprar onze ações da Cia. Paulista. Em 1905 somavam quarenta ações que rendiam bons dividendos. Por outro lado, a demanda por pagamentos de pensões aumentou gradualmente durante os anos, o que limitava novos investimentos.

Muitas interpretações adotaram uma concepção contrária à formação de sociedades de trabalhadores com caráter assistencial, possivelmente a mesma concepção dos responsáveis pela imprensa operária do período. A crítica em relação às sociedades de mútuo socorro expressa a contradição entre a ideologia do “movimento” e as condições materiais daquela realidade<sup>10</sup>, gestada no contexto da economia baseada na exportação do café. Os ferroviários constituíam uma categoria numerosa de trabalhadores e, também, combativa, mas naturalmente dispersa pelos caminhos de ferro do interior do Estado de São Paulo. A maioria dos trabalhadores era contratada nas pequenas cidades, nas comunidades vicinais e as primeiras experiências de trabalho estavam ligadas à lavoura e ao roçado. Uma das coisas que se ouve muito nas conversas com os ferroviários é a diferença de sair da roça, de um ambiente de incertezas, para um trabalho remunerado de mês a mês, sabendo quando e quanto irá receber.

A crítica ignora as representações dos sujeitos e acaba apagando da interpretação as barreiras que o próprio trabalhador ergue, “*sem o saber, ou pensando saber, a que aquilo que faz seja fazer História*”. De acordo com Martins (Id.: 180), há uma diferença entre o trabalhador livre e o operário. A história do subúrbio mostra que o operário “foi

---

<sup>9</sup>- Compra de papel, envelopes, livros de atas, talões de recibo, livro caixa, cadernos de papel de linho, “paga” para formação de estatuto, contratação de escriturário e estampilhas.

<sup>10</sup>- Martins (2002: 178), compreende que “*na história real, as relações sociais que têm datas desencontradas se mesclam, cenários historicamente excludentes se combinam. São esses desencontros parte essencial da alienação do trabalhador e não só o desencontro entre o trabalhador e a máquina. A vida cotidiana do trabalhador, aquela que é inteligível para ele próprio, se desenrola nesses cenários e situações de desencontro. E é nela que o trabalhador pensa querer historicamente. O equívoco maior está em pressupor que o que ele quer historicamente é aquilo que o pesquisador julga que ele deveria querer teoricamente. Entre esses dois momentos há uma distância enorme preenchida por muitas mediações que definem o que é concretamente a alienação de quem trabalha*”.

*nascendo das adversidades do trabalhador livre, das ameaças e riscos à sua autonomia, das limitações que foi encontrando para se reproduzir cotidianamente e ao longo das gerações como livre e trabalhador; da pobreza, enfim, que foi alcançando aos poucos. Do mesmo modo, a mentalidade do trabalhador não foi em nenhum momento súbita consciência operária. Também ela foi sendo gestada pelas circunstâncias do trabalho e da vida e suas mudanças”.*

De acordo com Azis Simão (Ob. Cit.: 109), *“é certo que as associações mutualistas surgidas a partir do fim do século passado, não se constituíram com o fim expresso de se oporem ao sindicato e à greve, nem seus componentes deixavam de ser por ela envolvidos. Os próprios socialistas incluíam o mutualismo entre as formas de ação social, que deveriam ser exercidas pelos assalariados, sem prejuízo das manifestações coletivas de trabalho”.* Segue que, *“muitas foram as sociedades de socorro mútuo sem vinculação com instituições políticas e religiosas”.* Muito embora deixassem de manifestar oposição aos patrões, as sociedades de mútuo socorro, ou beneficentes, representavam a insatisfação de muitos trabalhadores em relação às medidas assistências criadas por uma companhia ferroviária, sinalizando para a idéia de que elas eram insuficientes para cobrir as necessidades e corresponderem ao que entendiam por dignidade e decência.

Com suas redes assistenciais e benefícios, as companhias de estradas de ferro acenavam para os objetivos de abranger os trabalhadores fora do ambiente de trabalho e promover a idéia de que alguém está fazendo algo por eles, a fim de diminuir e isolar as manifestações de reivindicações e evitarem conflitos que causassem a paralisia do movimento dos trens. Mas apesar desses mecanismos, os ferroviários expressavam por meio das suas lutas em torno de objetivos comuns, a consciência de que os próprios esforços pagavam os benefícios. Porém, tais lutas sempre foram reprimidas pela policia e perseguição patronal, a exemplo da greve de 1906 e de outra

“sangrenta” greve de trabalhadores da Mogyana, ocorrida em 1920<sup>11</sup>. Segundo Fausto (Ob. Cit.: 233-34), ao longo da Primeira República “*a greve era concebida não como um produto das contradições entre forças sociais, mas como manobra conspirativa, levada a cabo por indivíduos capazes de manobrar um agregado destituído de vontade própria*”.

A ocorrência de greves ferroviárias durante a Primeira República no interior do Estado de São Paulo dá uma idéia do caráter dos movimentos e das possibilidades da numerosa categoria ferroviária, divididas por empresas e por especialidades. No quadro abaixo reproduzo informações relativas às ocorrências de greves ferroviárias até 1930, de acordo com alguns dados apresentados originalmente por Aziz Simão<sup>12</sup>, na sua obra *Sindicato e Estado*:

---

<sup>11</sup>- Em 23 de março de 1920 eclodiu uma greve nas oficinas da Mogyana de Campinas e logo se estendeu com a paralisação dos empregados dos trens e das estações de diversas localidades, entre elas Mogi Mirim, Cascavel, São Simão e Casa Branca. No dia 30, 18 “operários portugueses” foram presos em São Simão por arrancarem trilhos e cortarem os fios dos telégrafos. Em 31 de março de 1920, na cidade de Casa Branca mais de 150 pessoas foram surpreendidas pela força policial, que atirou a esmo, resultando em 4 mortes. Segundo o jornal “O Casa Branca”, de 11 de abril, “*esses homens que foram considerados como elementos perturbadores da ordem, se não foram mal guiados, tiveram uma intenção menos cruel, menos destruidora do que se pensa. Arrancando os trilhos em alguns pontos, colocavam em distância apreciável uma bandeira encarnada, afim de que, se por acaso algum Calabar, algum Silvério dos Reis, surgisse e rasgasse o compromisso da união de classe e os direitos que eles presumiram defender, não se comprometessem as vidas dos passageiros, incautos de perigos, que por ventura tomasse tais escombros. Faltou ao espírito desse povo, a intenção, a remediação de um delito; o que em parte dirime a culpabilidade. A sua boa fé, a sua ignorância e a sua consciência foi tão grande, que usando da violência, arrancando trilhos, e cortando os fios telegráficos, apresentou-se em greve, julgando-a pacífica, não se prevenindo de armas que, quando não fossem superiores as da força pública, fossem ao menos de igual potência*”(…). A greve da Mogyana terminou no dia 5 de abril e os estrangeiros envolvidos nas “depredações” teriam sido deportados. O Estado de São Paulo e o Correio Paulistano culpavam os trabalhadores armados pelo incidente, dizendo que estes atiraram primeiro. Segundo John Dulles (1973: 111-12), o movimento dos ferroviários da Mogyana coincidiu com o dos operários em tecidos da capital paulista e a declaração de greve geral da Federação Operária de São Paulo. De acordo com as sindicâncias policiais, o autor entende que a greve teve caráter anarquista dado a violência praticada pelos operários. O Centro Católico Metropolitano e a Comissão da Confederação Católica dos Centros Operários teriam advertido o operariado em geral contra as “fantasias sanguinolentas encenadas na Europa” e a se livrarem “dos elementos sanguinários e perniciosos que fazem a propagação bolchevista”.

<sup>12</sup>- Aqui constam os dados de apenas três períodos considerados pelo autor, faltando ainda os dados de 1930 a 1940. Segundo Simão (1981: 96-97), a obtenção das informações resultou de um trabalho original “*através do manuseio, dia a dia, de jornais de grande imprensa e dos exemplares disponíveis das publicações da imprensa operária. Certamente, apesar de ter sido a coleta o mais exaustiva possível, os dados não são completos, seja quanto ao volume das greves, seja quanto às suas características principais. Muitos efêmeros conflitos de trabalho, em pequenos estabelecimentos da Capital ou de cidades menores, não devem ter sido registrados pela grande imprensa; também não foi possível compulsar maior quantidade de jornais operários, nem tampouco os periódicos das localidades do interior do Estado*”.

<i>Greves de Ferroviários – Estado de São Paulo- 1888-1929</i>				
<b>Interior</b>				
<b>Anos</b>	<b>Seção de Estabelecimento</b>	<b>Estabelecimento</b>	<b>Setor</b>	<b>Total</b>
<i>1888/1900</i>	6	--	--	6
<i>1901/1914</i>	--	--	5	5
<i>1915/1929</i>	6	3	--	9
<b>Capital</b>				
<i>1888/1900</i>	1	--	--	1
<i>1901/1914</i>	--	1	--	1
<i>1915/1929</i>	2	2	2	6
<b>Estado</b>				
<i>1888/1900</i>	7	--	--	7
<i>1901/1914</i>	--	1	5	6
<i>1915/1929</i>	8	5	2	15

(SIMÃO, Ob., Cit.: 134-145)

No decorrer de três períodos, grande parte das greves de ferroviários se concentrou no interior, com um total de 20 paralisações em *seções de estabelecimentos* de cada estação localizada ao longo de toda malha ferroviária do Estado, incluindo qualquer repartição das empresas, entre elas escritório, oficinas, e tração; *estabelecimentos*, ou a totalidade de um complexo ferroviário de uma cidade (estação, oficinas e armazéns); e *setor*, que abrange todas as empresas de serviços ferroviários. A maioria aconteceu em departamentos específicos, a partir de reivindicações de trabalhadores de uma determinada localidade. No período de 1901 a 1914, ocorreram 5 greves de caráter geral. Apesar das nove greves ocorridas entre 1915 e 1929, nenhuma greve por setor foi registrada nos jornais. Os dados da tabela dos dois períodos parecem apontar para uma retração da tendência de greves de ferroviários de diversas companhias em torno de reivindicações comuns.

É nesse contexto que se forma um movimento ferroviário no sentido de constituir um sólido fundo de assistência previdenciária. A Caixa de Aposentadorias e Pensões dos ferroviários foi uma reivindicação de trabalhadores da Companhia Paulista e da S.P.Railway, percebida pelas respectivas direções das empresas também sediadas na cidade de Jundiaí. De acordo com a versão oficial, em 1920 os ferroviários da S.P.R. disponibilizaram em material impresso a lei argentina traduzida para o português e,

como o problema era comum ao pessoal da Companhia Paulista, houve reuniões conjuntas, e suas lideranças teriam delegado a responsabilidade ao Eng<sup>o</sup>. Francisco Paes Leme de Monlevade, que “*patrocinou desde logo a idéia e tratou de conseguir o beneplácito de vários legisladores*”<sup>13</sup>. A Lei nº 4.682, de 24 de janeiro de 1923 foi redigida pelo deputado jundiaense Eloy Chaves e nela se previa a criação de Caixas de Aposentadorias e Pensões em cada uma das companhias de estradas de ferro brasileiras<sup>14</sup>. Com essa lei, o trabalhador ferroviário, tanto o empregado mensalista, como também o empregado diarista com serviço de caráter permanente, passou a ter direito: (1<sup>o</sup>) a socorros médicos em casos de doenças em sua pessoa e em todos os familiares; (2<sup>o</sup>) a medicamentos obtidos por preço especial determinado por conselho de administração da caixa; (3<sup>o</sup>) a aposentadoria; (4<sup>o</sup>) a pensão para seus herdeiros em caso de morte.

As Caixas de Aposentadorias eram entidades públicas autônomas, reguladas por uma comissão interna em cada companhia ferroviária, estando apenas sob a supervisão estadual. Três fontes contribuía para a formação dos fundos: o empregado, com 3% do seu salário mensal; a empresa com 1% de sua renda bruta e o governo federal com uma soma arrecadada do público através de taxas de serviços ferroviários. Cada trabalhador recebia um benefício proporcional à sua contribuição, havendo, portanto, uma diferenciação de atendimentos. Os fundos da Caixa eram administrados por um conselho, formado por representantes dos proprietários da companhia e dos empregados<sup>15</sup>, como principais partes interessadas.

Segundo Ângela Maria de Castro Gomes (Ob. Cit.: 95), na lei das Caixas de Aposentadorias e Pensões, a Previdência Social é estabelecida como “*um direito contratualmente obtido através de contribuições ao longo do tempo*” e não como um direito do cidadão. “*Ela diferia da lei de Acidentes de Trabalho de 1919 que,*

---

<sup>13</sup>- Trecho extraído da “Edição Comemorativa do 90<sup>o</sup> Aniversário da Cia. Paulista de Estradas de Ferro”, Ano XXIV, Nº 279, São Paulo, 1958-59. O historiador Moacyr Manfrim Júnior (1998: 77), em sua dissertação intitulada “Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários, um modelo previdenciário exclusivo” entende que a iniciativa e a conclusão foram obras dos dirigentes da S.P.R. e da Paulista. Porém, o seu argumento é o de que o envolvimento dos empregadores tinha o interesse político de negar publicamente o reconhecimento da capacidade operária em enfrentar problemas e deter o crescimento das experiências operárias autônomas.

<sup>14</sup>- Convém mencionar a criação do Conselho Nacional do Trabalho em 30 de abril de 1923, com função consultiva dos Poderes Públicos em assuntos pertinentes à organização do trabalho e da previdência social, devendo preocupar-se com a tarefa de elaborar um programa trabalhista, inclusive os seguros e caixas de aposentadorias dos ferroviários (MORAES FILHO, 1978: 209). A Lei 5.109 de 20 de dezembro de 1926 estende as CAPs às empresas de exploração de portos e de navegação marítima e fluvial.

<sup>15</sup>- Até 1925, a Caixa de Aposentadorias da Cia Paulista foi presidida pelo Engenheiro Francisco de Monlevade, o mesmo que presidia o fundo de pensões criado pela companhia em 1910 e um dos causadores da greve de 1906 na Paulista. A Caixa de Pensões e Aposentadorias da Companhia Mogyana também foi presidida por seu inspetor geral Dr. Horácio Antonio da Costa.

*consagrando o princípio do risco profissional, garantia a assistência ao trabalhador como um direito indiscutível, cujo ônus recaía apenas sobre o patrão”.*

Para a autora, o argumento empregado pelo deputado Eloy Chaves para defender o seu projeto dizia respeito a duas dimensões que dominariam o discurso em torno da legislação social no Brasil: 1) a do paternalismo, que é elitista, pois indica “*a preocupação de evitar choques violentos entre os interesses do capital e trabalho, promovendo a implantação de reformas cautelosas e graduais, que tivessem o patrocínio da própria elite política do país*”; 2) e a do mito da ideologia da outorga, em que é denotada a intenção de proteger o proletariado não só das difíceis condições de vida que enfrentavam, como dos aproveitadores dessa situação, e nessa dimensão se “*consagra um Estado que se antecipa aos conflitos, apagando o caráter controlador de todo tipo de legislação social no Brasil e suas vinculações com as pressões do movimento operário*” (Id, Ibid.).

Joaquim Ribas da Costa Moura, um interprete do período, escreveu um pequeno livreto contendo a “Lei dos Ferroviários” e nele, em um texto intitulado “Duas Palavras”, teceu alguns comentários que explicitam a ideologia do período, que subtrai do trabalhador ferroviário a autenticidade de suas lutas e da organização de sua categoria. Além, de delegar a responsabilidade à obra do “*espírito esclarecido e recto dos distintos cidadãos (...): Dr. Eloy de Miranda Chaves, o parlamentar ilustre que soube compreender as vicissitudes a que se achava entregue umas das classes mais populosas do engrandecimento do Paiz e que com tenacidade soube aplinar as veredas para o rapido prosequimento do projeto de lei pelos tramites legaes, e, o do notável engenheiro e administrador emérito Dr. Francisco de Monlevade, que em suas cogitações íntimas tem sempre procurado cuidar dessa ‘família’ numerosa que moureja quotidianamente, sob suas vistas*” (...)- o autor ainda dá a idéia do seu entendimento de que “*a classe dos ferroviários até hoje não dispõem de uma organização pujante, que possa, dentro da ordem e do direito, levantar sua voz para suggerir ideais à esplanção dos nossos legisladores, no sentido de harmonizar os interesses em foco*”<sup>16</sup>. O autor imaginava uma organização dos trabalhadores em ferrovias diferente daquela ignorada pela intransigência dos diretores das estradas de ferro em 1906.

As insuficiências econômicas das companhias, resultantes da forma como progrediram seus trilhos, constituíram parte das causas das reações contra as tentativas dos trabalhadores reivindicarem melhorias nas suas condições de trabalho e salariais.

---

<sup>16</sup>- Joaquim Ribas da Costa Moura, “*Caixa de Aposentadorias e Pensões: A Lei dos Ferroviários*”, Campinas, Typ. Da Casa Genaud, Campinas, 1923.

Como foi abordado no primeiro capítulo, o lucro das companhias não provinha dos próprios serviços prestados por elas, mas sim da capacidade das estradas de ferro incluírem áreas de produção de café antes inacessíveis. Os fazendeiros-capitalistas, diretores das estradas de ferro vinculados à atividade mercantil-exportadora<sup>17</sup>, sofreram na década de 1920 sucessivas crises, tanto no plano econômico, como no plano político, repercutindo grandemente nas liberdades de organizações combativas da categoria ferroviária.

Ainda assim, os donos das estradas de ferro investiram na organização do trabalho com o intuito de exercer o domínio político sobre os seus trabalhadores. No mesmo período em que a classe dominante “dá” ao trabalhador em ferrovias uma lei previdenciária para diminuir a ocorrência de greves, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro organiza uma nova estrutura hierárquica. Em 1928 a empresa realizou uma reforma administrativa, e implantou ao lado do sistema departamental até então utilizado, o sistema divisionário baseado nos métodos tayloristas de racionalização do trabalho, com o objetivo de melhorar a distribuição do trabalho, descentralizar alguns serviços e estabelecer a distinção entre cargos administrativos e técnicos (**Anexo 5**). Para Garcia (1998: 10-11), essa reforma visava, antes de tudo, atender às necessidades do capital e silenciar a “classe ferroviária”. A sua tese aborda a introdução da racionalização do trabalho na ferrovia e afirma que a categoria ferroviária teve suas forças minadas por meio do enquadramento hierárquico gerencial. Apesar da contribuição do texto para compreender a constituição hierárquica da empresa, é certo considerar que a análise da autora enfatiza a existência do trabalhador apenas dentro da empresa, ou oficina, ocultando as atividades das organizações e instituições dos trabalhadores criadas fora dos muros dos recintos das estradas de ferro. Para a autora, a Reforma Administrativa de 1928 silenciou *“a classe ferroviária que até esse momento demonstra ser altamente combativa. Suas vozes são caladas. Os movimentos*

---

<sup>17</sup>- O cientista social Renato M. Perissinotto (1998: 38-39) faz um balanço dos conflitos internos à classe dominante paulista da Primeira República e sugere repensar a ação política dos grupos dominantes e o que geralmente é entendido de forma genérica pela historiografia de “burguesia cafeeira”, “oligarquia paulista” e “fazendeiros de café”. Com base na teoria das classes sociais de Nicos Poulantzas, o autor trabalha com a idéia de uma divisão entre fazendeiros de café, que ocupavam uma posição subordinada à fração de classe em que predominava a atividade mercantil-exportadora, cabendo a esta última à posição hegemônica no interior da sociedade agro-exportadora. Em sua análise da correlação de forças da Primeira República é introduzida a variável Estado, entendida a partir dos problemas relativos à fração hegemônica em seu interior. As suas conclusões sugerem que o acirramento dos conflitos políticos na década de 1920 está associado a um crescente processo de burocratização, aparelhamento e autonomização do aparelho estatal e, em contrapartida a esse avanço, há uma reação contundente por parte das frações da classe dominante, em geral, e da fração hegemônica, em particular. Para o nosso estudo, o que é significativo considerar é que os grandes fazendeiros capitalistas, diretores de estradas de ferro, compõem a fração hegemônica da classe dominante no interior da sociedade agro-exportadora paulista.

*reivindicatórios coletivos dentro da ferrovia (CPEF) são contidos, através de normas, racionalizando a produção*”<sup>18</sup>.

A interpretação de Garcia centra-se na análise dos “dispositivos disciplinares” introduzidos pela administração da Companhia e nos depoimentos dos ex-trabalhadores das oficinas de Rio Claro. Muito embora o sistema divisionário tenha configurado uma nova organização do trabalho, eles não impediram a manifestação política dos trabalhadores. Contudo, a partir do tipo de interpretação centrada nas instituições construída pelo filósofo francês Michael Foucault (1996: 117), é também correto afirmar que a nova organização do trabalho e a caixa de aposentadorias e pensões, como a dos ferroviários, fazem parte de técnicas sutis elaboradas na Europa no século XIX, visando controlar a economia dos operários. Para que a economia tivesse a flexibilidade necessária era preciso desempregar os indivíduos quando necessário; mas, *“para que os operários pudessem depois do tempo de desemprego indispensável recomeçar a trabalhar, sem que neste intervalo morressem de fome, era preciso que tivessem reservas e economias.”* Foucault indica que esses podem ter sido os motivos dos aumentos dos salários esboçados na Inglaterra em 1840 e na França em 1850. *“Mas, a partir do momento em que os operários têm dinheiro, é preciso que eles não utilizem suas economias antes do momento em que estiverem desempregados. Eles não devem utilizar suas economias no momento em que desejarem, para fazer greve ou para festejar. Surge então a necessidade de controlar as economias do operário. Daí a criação, na década de 1820 e sobretudo, a partir de 40 e 50, de caixas econômicas, de caixas de assistências, etc., que permitem drenar as economias dos operários e*

---

<sup>18</sup>- Segundo a autora, que se baseou no *Relatório n.80 da Diretoria da C.P.E.F. à Assembléia Geral, em 25 de junho de 1929*, na Paulista ocorreu a fusão de dois sistemas de organização de trabalho: 1) o sistema divisionário, desenvolvido pelas ferrovias ‘americanas’ originalmente, que consistia na divisão da malha ferroviária em várias regiões geográficas, cada qual com um superintendente de divisão; 2) e o sistema o baseado nos princípios da racionalização científica do trabalho, cujos objetivos eram o aumento da produtividade do trabalho, o controle da força de trabalho, a fim eliminar o desperdício de tempo altamente improdutivo para a empresa capitalista por meio da gerência científica, no próprio processo de trabalho. *“A grande diferença entre o sistema departamental até então utilizado e o novo sistema divisionário, era que o primeiro estabelecia a simultaneidade de funções técnicas e administrativas, ao passo que o segundo as separa o mais possível”* (Id.: 71)

Para Garcia, *“essas medidas vieram ao encontro às leis sociais vigentes no momento em questão (1930 –1940). Essas enquadravam a classe trabalhadora em sindicatos atrelados ao Estado, fechavam os espaços tanto políticos como sindicais, para a luta organizada dos trabalhadores. É um momento em que se desencadeia uma violenta repressão policial, evitando que se retornasse aos movimentos grevistas das décadas (anteriores). Fecham-se os espaços políticos da classe trabalhadora. A mesma vai sendo gradativamente empurrada para dentro dos muros da fábrica, restando-lhe apenas o espaço fabril como o único espaço de luta possível. Completando essa situação, vamos ter o intenso movimento a favor da racionalização, tendo como resultado um aparente momento de despolitização da classe trabalhadora”* (Id.: 68-69).

O arsenal voltado para o controle do processo de trabalho na Paulista é reforçado em 1934, a partir da criação do Curso de Ferroviários, mantido pela própria empresa. Segundo Álvaro Tenca (2002: 73), a *“preocupação maior da empresa foi promover a substituição dos ocupantes de cargos intermediários da estrutura de mando nas oficinas, por alunos que foram sendo formados a partir de 1937. Para alguns instrutores, como se recorda, esse era o objetivo principal do curso: ‘conseguir pessoas de nível médio que pudessem fazer a ligação do engenheiro com os artesãos’*. A partir de 1945, as escolas ferroviárias são reorientadas com a criação do SENAI. Tema que será retomado na segunda parte desta dissertação.

*controlar a maneira como são utilizadas. Desta forma, o tempo do operário, não apenas o tempo do seu dia de trabalho, mas o de sua vida inteira, poderá efetivamente ser utilizado da melhor forma pelo aparelho de produção.*” A partir da década de 1920, são introduzidas no Brasil diferentes formas de controle da economia do trabalhador em que são adicionadas outras limitações ao operariado em geral visando impedir a efetiva liberdade das suas organizações, que propunham melhorias nas próprias condições de vida.

De acordo com Gomes (Ob. Cit.: 91) o período em que cresce e firma-se um conjunto de iniciativas oficiais no campo das legislações sociais brasileiro *“é o mesmo em que a repressão ao movimento operário também assume contornos mais definidos”*. As principais manifestações políticas e sociais da década de 1920 vêm do movimento militar e não da classe operária. Os anos vinte foram marcados por crises institucionais causadas pelo movimento tenentista e por outros aspectos de caráter econômico, como as seguidas baixas no preço do café. Em 1922, a sucessão presidencial do governo de Epitácio Pessoa agravou a acirrada disputa entre as oligarquias regionais sentida na década anterior, resultando na eleição do candidato da situação Arthur Bernardes e na forte pressão exercida pelos militares, que apoiavam o candidato da oposição<sup>19</sup>. Segundo Boris Fausto (1975: 235), esse contexto político também favoreceu um aumento do intervencionismo do Estado na área econômica, ligado às transformações da própria conjuntura internacional, com o fim da primeira guerra. A recessão levou os países a repensarem o livre comércio e a retomada de medidas protecionistas e, no Brasil, o enfraquecimento da ideologia livre-cambista possibilitou o fortalecimento dos interesses vinculados a uma intervenção mais permanente do Estado na defesa dos preços dos produtos agrícolas, especialmente o café. Existia entre a bancada gaúcha no congresso uma forte oposição ao tratamento especial dado ao produto, em detrimento do charque, e que da mesma forma temia um crescente intervencionismo federal,

---

<sup>19</sup>- O presidente mineiro Arthur Bernardes representava o eixo São Paulo-Minas. Do outro lado, apoiado por um bloco de segunda grandeza (PE- BA- RJ) chefiado pelo Rio Grande do Sul, estava Nilo Peçanha que teria se sentido jogado de lado pelas oligarquias rurais. Os militares apoiavam o último por razões relacionadas à nomeação, durante a gestão de Epitácio Pessoa, de ministros civis para ocupar pastas militares e ao descontentamento da baixa oficialidade articuladas no Clube Militar, que lutava pela elevação salarial e pelo reaparelhamento do Exército. Tais razões seriam as justificativas da luta dos militares contra a política oligárquica. Em 1922 ocorre o levante chamado “Os 18 do Forte Copacabana” e Pessoa decreta estado de sítio, também, colocando na ilegalidade o Partido Comunista do Brasil, formado no mesmo ano e relacionado aos militares. Outro conflito de grande importância que merece ser mencionado aqui é a chamada “Coluna Prestes – Miguel Costa”, que percorreu o Brasil entre 1924 e 1927. Em São Paulo, o governo de Carlos de Campos foi alvo da insurgência. Em julho de 1924, a cidade de São Paulo ficou sob controle dos militares, sob liderança do General Isidoro Dias Lopes. O governador teve que abandonar o Palácio dos Campos Eliseos e se refugiar nos arredores da cidade. Campinas também foi ocupada por grupos que apoiavam a revolução, servindo posteriormente de ponto de fuga dos tenentes da Coluna Paulista através da Sorocabana em direção à Botucatu, onde travam combate com as forças legalistas, dali partiram em direção ao sudoeste do Paraná e caminham até o Rio Grande do Sul para encontrar com a Coluna Prestes (GOMES, Ob. Cit.: 91; AQUINO, 2002: 20-21; CARONE, 1971: 376).

anunciado por uma revisão constitucional. Quando Bernardes assumiu a presidência, o país estava sob estado de sítio e a economia passava por uma grande inflação e desvalorização de câmbio.

No final da década de 1910, os movimentos operários de caráter anarquista e anarco-sindicalista dominavam o cenário político brasileiro. As greves em diferentes setores da indústria concentrados nos principais centros urbanos do país, assim como greves dispersas nos subúrbios e no interior de São Paulo, confrontavam os trabalhadores organizados ao setor mercantil-exportador e, também, a crescente classe de industriais. No período de transição para o governo de Arthur Bernardes e durante toda sua gestão, a repressão policial coibiu as lideranças e dispersou as movimentações operárias, como é possível constatar na tabela das greves ferroviárias. Tudo isso justificaria a retração da tendência de paralisações de reivindicações comuns em diferentes companhias. Se a ação das tropas legalistas tinha o objetivo de garantir a governabilidade e frustrar o movimento dos militares, por outro lado, contra o operariado, a temática da ofensiva ideológica consistia em apresentar a luta de classes como um fenômeno importado, sendo fruto da ação de um grupo de agitadores estrangeiros<sup>20</sup>. Preocupado em compor o aparato repressivo do Estado contra “esses grupos” e ao movimento operário em geral, em dezembro de 1924 o governo de Bernardes criou a Delegacia de Ordem Política e Social<sup>21</sup>, “*voltada, essencialmente, para a vigilância sobre os considerados ‘suspeitos’ da desordem política e/ou social*” (AQUINO, Ob. Cit.: 21).

Os fazendeiros-capitalistas, diretores das companhias, além de exigir a interferência estatal nos seus “assuntos privados”, como aconteceu na greve de 1906, também financiaram a vigilância policial do DEOPS, no mínimo, na medida em que cederam as passagens de trens aos agentes e delegados. Antes do DEOPS, os policiais só entravam em ação após alguns dias de greve. Agora, a greve passou a ser evitada antes que um pequeno protesto fosse transformado em um grande movimento. Tais interferências visavam combater as ações operárias e minar o espaço de expressão política das lideranças. Os argumentos que justificavam a interferência repressiva junto às organizações dos ferroviários ressaltavam a importância do transporte e as

---

<sup>20</sup>- Cabe considerar que em 1921 o governo Epitácio Pessoa já acenava para essa linha com o Decreto nº 4.247 de 6 de janeiro de 1921, conhecido como Lei de Expulsão de Estrangeiros.

<sup>21</sup>- O decreto nº 4.405-A de 17 de abril de 1928 regulamentou a lei nº 2034 de 30 de dezembro de 1924, que Reorganiza a Polícia do Estado. No início, esteve subordinada ao Gabinete Geral de Investigações, depois à Chefia de Polícia do Estado, à Secretaria de Segurança Pública e à Secretaria da Justiça (PIMENTA, 1995: 150). Desde a sua criação a instituição passou por inúmeras alterações na sigla e no seu nome: Delegacia de Ordem Política e Social, Departamento Estadual de Ordem Política e Social, Superintendência de Ordem Política e Social, etc. Utilizarei a sigla DEOPS, denominação comumente usada pelos historiadores para fins de normatização e arquivísticos.

conseqüências prejudiciais da paralisação nas ricas e prósperas zonas que ele servia, acabando por atingir econômica, financeira, moral e politicamente todo o País. Esta é a reconstrução que Hermes Pio Vieira (1978: 231) fez da necessidade que se tinha de formar as Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: *“sabia-se do mal-estar reinante nos redutos onde se concentravam os servidores das ferrovias estaduais e federais, e uma lei previdenciária indiscutivelmente viria evitar que o clima de agitação, que lavrara em todos os quadrantes nacionais, os atingisse mais firmemente. O temor de uma possível insurreição no setor os alarmava, uma vez que, paralisados os transportes ferroviários, incalculáveis seriam os prejuízos de todas as zonas a que serviam, prejuízos tantos maiores quanto de complexidade inestimável, a atingir moral, econômica, social e politicamente todo o País. Bastaria que o povo, não tivesse como se locomover, não pudesse comparecer ao trabalho nem retornar aos seus lares para que praticamente todas as atividades entrassem em colapso. E isso na região mais prospera, mais importante do País. Funcionalismo público, comércio, indústria, tudo paralisaria. A visão do caos fê-los estremecer”*.

Certamente, esta era uma visão que escondia as contradições de um serviço de transporte formado sob condições que atendiam, antes de tudo, aos interesses privados dos grandes produtores de café. Durante a primeira república, o grupo que dominou as instâncias do poder legislativo e executivo ligava-se, ou era influenciado pela fração ligada a atividade mercantil-exportadora, a mesma que se preocupava com o “controle” da economia nacional e com os prejuízos das produções nas zonas servidas pelos transportes ferroviários.

Cabe considerar que em 1924 o governo federal passou a defesa do café às mãos dos Estados produtores. Com isso, o poder público pretendia intervir continuamente no problema criado pela super-produção cafeeira do Brasil, em face das possibilidades do mercado mundial. Até então as intervenções tinham sido feitas pelo governo federal, que saía do mercado quando o equilíbrio se estabelecia. A defesa permanente funcionava como um mecanismo regulador da oferta. Em São Paulo foi criado o Instituto do Café, que recebia o café para a exportação nos “armazéns reguladores”, localizados nas cidades do interior, e o Banco do Estado de São Paulo adiantava ao proprietário da mercadoria aproximadamente 35% do valor correspondente ao produto previamente autorizado para ser despachado aos portos, dentro de limites prefixados. O financiamento da defesa foi obtido por meio de um empréstimo externo, pago com um

tributo sobre o transporte do café<sup>22</sup>. Desde então, o transporte ferroviário passou a ser o “fiel da balança” para as finanças do governo paulista e isto pode ter sido determinante para a liberdade das organizações autônomas dos trabalhadores em ferrovias do interior e da capital.

Outras formas de organizações possíveis aos ferroviários constituíram-se com a função de promover “assistência jurídica” à categoria. O Centro Ferroviário Brasileiro, formado em Campinas em 1927 por um grupo de contabilistas e escriturários da Cia. Mogyana, tinha traduzidos nas idéias dos seus representantes os interesses da elite cafeeira e o mecanismo que amarrava os objetivos dessa organização de ferroviários aos objetivos das companhias<sup>23</sup>. Esta corporação, nascida com a perspectiva de agregar ferroviários de diversas companhias, identificava-se com a idéia de que a grandeza da Pátria repousa no transporte ferroviário, descartava de suas estratégias as greves e condenava as erupções de revoltas, em contrapartida às ligas operárias. Segundo a exposição feita em 1930 por seu presidente Antonio França Junior, o Centro foi fundado com o fim de:

“congregar os ferroviários em geral e cuidar dos seus interesses, elevando o estado moral e intellectual, por todos os meios, dentro das leis vigentes e das boas normas de conducta, a fim de manter em todos os departamentos do trabalho a maior ordem e disciplina dos seus associados, no cumprimento fiel dos seus deveres”<sup>24</sup>.

As idéias de cooperação, direito e respeito à lei compunham o discurso da diretoria do Centro no final da década de 1920 e respondiam ao cuidado de preservar as Caixas de Aposentadoria e Pensões dos ferroviários. A sua luta movia-se na defesa dos interesses vinculados à previdência da “família ferroviária” e isso fica evidente a partir de 1927 com a proposta do Conselho Nacional do Trabalho de reformar a Lei 5.109, com a justificativa de que as caixas estariam passando por uma crise econômica. Porém, sua ação no sentido de garantir os direitos adquiridos foi crítica em relação à atitude do C.N.T. de amparar as “*pretensões antipáticas das empresas ferroviárias*”<sup>25</sup>. No mesmo

---

<sup>22</sup>- FAUSTO, 1978: 422-23; Id., 1977: 238-39.

<sup>23</sup>- Em setembro de 1930 o seu quadro social abrangia 2.788 sócios, sendo que o número de matrículas já ultrapassava 4.961, compreendendo ferroviários de diversos setores da Cia. Mogyana, Cia. Paulista, Sorocabana, Noroeste do Brasil, São Paulo Railway, Ramal Férreo Campineiro, Cia. Melhoramentos de Monte Alto e Estrada de Ferro Goyaz.

<sup>24</sup>- “Vida Ferroviária: Orgam da Classe Ferroviária Brasileira”, Anno I, Num. I, Campinas, 1930. Esta revista parece ter sido a única publicada pelo Centro. No editorial, o redator chefe escreveu que ela tinha o dever de “*zelar pelos interesses collectivos da familia ferroviaria*”.

<sup>25</sup>- Expresso do Rio de Janeiro, 12/09/1927. Matéria referente a discussão de “*dois pontos capitais da questão*”, criticados pelos ferroviários do Centro: a) contagem de tempo para aposentadoria a partir de 18 anos, “*negando ao ferroviário todo o tempo de serviço que elle tenha executado anteriormente*”, (...) “*quando as empresas os exploram desde os 14, em grande parte*”; b) novas eleições para os conselhos administrativos das caixas, obrigando os ferroviários, que já realizaram eleições na vigência da lei 4.682, a anular o mandato e proceder novas eleições.

sentido, a comissão nomeada pelo Centro em 1930 para estudar o ante-projeto da mesma lei definia que ele “*parece fugir de suas finalidades, pois em lugar de garantir e preservar as Caixas e os funcionários das empresas, propende a beneficiar as empresas (...)*”<sup>26</sup>. A proposta dos representantes do Centro para manter as principais disposições da Lei 4.682 de 1923, sugeria sacrificar os socorros médicos e hospitalares, desde que não fossem diminuídas as Aposentadorias e Pensões.

Os ferroviários da São Paulo Railway reuniam-se em torno da Associação dos Ferroviários de São Paulo, que parecia atuar de maneira mais crítica, diferente à postura moderada do Centro Ferroviário Brasileiro. Desta organização partiu a denúncia de que os Conselhos Administrativos das Caixas da São Paulo Railway, Sorocabana, Companhia Paulista e Companhia Mogyana, em memorial dirigido ao Conselho Nacional do Trabalho, solicitaram e obtiveram autorização para diminuir os favores legais aos ferroviários aposentados. Segundo suas lideranças:

“É voz corrente, que os Conselhos de algumas caixas, dando interpretação elástica e acomodada a esta decisão, pretendem mutilar em 15% as aposentadorias outorgadas”<sup>27</sup>.

Todavia, as ações do Centro e da Associação não passaram das críticas impressas nos jornais de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro. Para que fosse evitada tamanha mutilação, os ferroviários da Mogyana e da Paulista continuaram formulando idéias, entre as quais: suspender por seis meses a concessão de novas aposentadorias, excetuando as por invalidez; e aumentar de 3 para 4% a contribuição dos ferroviários ativos e aposentados. Caso essas sugestões não fossem aceitas, ainda propunham que se obedecesse a uma tabela de desconto proporcional, subtraindo 20% das aposentadorias iguais e acima de 3:000\$000 e até 4% nas aposentadorias de 250\$000, para baixo<sup>28</sup>.

A decisão caminhava no sentido de passar por cima das reivindicações das organizações dos trabalhadores ferroviários, apesar dos seus seguidos textos publicados nos jornais, que também noticiavam a deposição de Washington Luís, entendida pela oligarquia cafeeira ligada ao Partido Republicano Paulista, como uma revolta contra São

---

<sup>26</sup>- Gazeta de Campinas, 19/07/1930. Matéria paga, intitulada “A reforma da lei que rege as Caixas de Aposentadorias e Pensões”. A crítica advinha da própria dimensão da reforma que recaí mais sobre a folha de pagamento, que sobre o lucro da empresa, mais especificamente refere-se aos artigos 29 e 31 do ante-projeto. O primeiro previa a suspensão da aposentadoria caso o aposentado aceitasse qualquer outro emprego remunerado, causando “admiração” nos representantes do Centro e a crítica de que “*a lei se revela perseguidora do trabalho honesto do cidadão forçando-o a vagabundagem!...*”. O artigo 31, em contradição com o 29, previa que o empregado em vias de aposentar, ou já aposentado, poderia voltar ao trabalho na ferrovia, recebendo o que recebia antes, ou 25% sobre a aposentadoria que lhe foi concedida.

<sup>27</sup>- Estado de São Paulo, 30/10/1930. Matéria paga, intitulada “Caixa de Aposentadorias dos Ferroviários: Um apelo dos ferroviários contra a redução de suas aposentadorias”.

<sup>28</sup>- Diário do Povo, Campinas, 13/11/1930.

Paulo<sup>29</sup>. As críticas e sugestões do Centro Ferroviário ainda concorriam com as notícias acerca das novas configurações do governo provisório de Getúlio Vargas, como a criação do Ministério do Trabalho<sup>30</sup>. Mas o Diário Nacional do dia 15 de Novembro, em uma carta endereçada “*Ao operariado em geral*”, trazia estampadas as intenções do governo revolucionário quanto à “chamada questão social”:

(...) “É sabido, mesmo, que o deposto presidente da República manifestava a obsoleta idéia de que a questão social era uma questão de polícia”.

“Dahi a série de violências e arbitrariedades a que todos estávamos acostumados a assistir e que, mais acirrado os ódios entre o patronato e o proletariado, menos viável tornava a solução do patente discurso”.

“A revolução está vitoriosa para garantir as liberdades publicas e restabelecer, no paiz, o império da Justiça, em todas as relações entre os compatriotas e destes para com o governo”.

“No que concerne a questão operária, relevante pela sua própria natureza, é necessário que todos, desde já, conheçam que a revolução veio conferir ao operário a posse das justas e razoáveis reivindicações que o preocupam” (...)

(...) “Acresce levar ao conhecimento do operariado que as prementes questões actuaes que o assoberbam estão sendo encaradas pela comissão para dar-lhes rápida e razoável solução, para o que fará um inquérito immediato, estando à disposição dos interessados, para ouvi-los, das 9 às 11 e das 20 às 22 horas, todos os dias no Palácio das Industrias” (...)

O texto da carta foi editado em nome de uma comissão escolhida por um Delegado Político-Militar do Governo Federal, e também anunciava uma série de “*reivindicações adotadas e aconselhadas para serem convertidas em lei*”:

“1º- Que o trabalho tenha um tratamento humano, não sendo mais considerado como mercadoria ou gênero de comércio;

2º- Que o salário deve constituir na justa remuneração do trabalho, fixado no sentido de garantir um nível conveniente de vida ao operário (salário mínimo), promovendo-se a adoção da participação destes nos lucros da indústria;

3º- Que o salário da mulher e da criança venha a ser igual ao do homem empregados em trabalhos idênticos, de forma a diminuir a influencia da mulher e suprimir a da criança à oficina ou a fábrica;

---

<sup>29</sup>- FAUSTO, 1978: 425.

<sup>30</sup>- O Estado de São Paulo 19/12/1930. Matéria intitulada “Organização do Ministério do Trabalho”.

4º- Que se estabeleça um sistema de assistência moral e material ao trabalhador, principalmente no sentido de assegurar-lhe habitação condigna, aposentadoria e montepio à sua família”<sup>31</sup>.

Estampada na primeira página, a valorização do trabalho e do trabalhador expressava um convite aos “operários” para fazerem parte do governo revolucionário, inclusive com um anúncio sugerindo hora e lugar para quem quisesse manifestar diariamente seus descontentamentos. A “questão social” tornou-se um importante item do programa a ser executado pela revolução, diferente da idéia declarada pelo governo de posto de que este era um assunto relegado ao departamento de polícia.

O “discurso” preconizando “humanizar” o trabalho, na realidade, sustentava a idéia de substituir a imagem da atividade produtiva associada apenas a um produto de troca, elevando-a por meio da noção de dignidade moral de quem a executa. Na prática, a promoção da imagem previa um “salário conveniente” ao operário e sua participação nos lucros, da mesma forma a criação de mecanismos para diminuir e eliminar a presença maciça de mulheres e crianças nas oficinas e fábricas. De um ponto de vista ideológico, *“o trabalho passaria a ser um direito e dever do homem; uma tarefa moral e ao mesmo tempo um ato de realização; uma obrigação para com a sociedade e o Estado, mas também para o próprio indivíduo encarado como cidadão”* (GOMES, 1982: 151-152). Porém, as justas e razoáveis questões que preocupavam o operário continuavam a critério da fiscalização “militar”.

A carta também previa política habitacional e previdência digna, assuntos de maior interesse dos ferroviários naquele contexto, uma vez que os descontos de 15% no valor das aposentadorias começariam no mês de janeiro de 1931. No dia 7 de dezembro, o Centro dos Ferroviários enviou telegramas a Getúlio Vargas, ao Ministro Lindolpho Collor e ao interventor do Estado Coronel João Alberto, nos quais se diziam descontentes com a consumação da medida que baixava as aposentadorias. Dias depois, corriam notícias nos jornais de que, em uma reunião no Rio de Janeiro entre os representantes das caixas e aposentadorias, jurista Evaristo de Moraes, Ministro do Trabalho e dirigentes da Central do Brasil, Leopoldina e Cia. do Porto do Rio, ficou acertada a construção imediata de *“casas higiênicas e econômicas para os homens do trabalho”*<sup>32</sup>. No dia 18 de dezembro são decretadas novas disposições sobre a aplicação das Caixas, estabelecendo-se que os fundos de cada uma fossem recolhidos ao Banco do

---

<sup>31</sup>- Diário Nacional, São Paulo, 15/11/1930.

<sup>32</sup>- A Platéia, São Paulo, 12/12/1930.

Brasil e aplicados na aquisição de títulos de renda federal e na construção de casas para os seus respectivos associados<sup>33</sup>.

Sem tempo de responder às negociações entre o governo e as comissões das Caixas, o Centro Ferroviário publica um texto de apoio à medida em favor da cidade de Campinas, pois “*como cidade culta, prospera e adiantada, apresenta garantia de valorização às propriedades, mormente, quando lutamos com falta de casas operarias e conseqüente valorização de alugueis*”. Mas precaviam-se de que eram “*contrários a pressas, a planos feitos de afogadilhos, a remodelações por metade, a tudo em fim que não repouse em base sólida, muito sólida e estável, principalmente quando se trata de patrimônios de pobres, de homens honestos e trabalhadores*”<sup>34</sup>.

No mês de janeiro, os aposentados e pensionistas sofreram o desconto de 15% nos salários e nos valores destinados aos serviços hospitalares. Todavia, os representantes do Centro tinham a esperança de que a “mutilação” perdurasse durante pouco tempo, até que entrasse em vigor o ante-projeto da Lei 5.109, que estava sendo estudado por três comissões técnicas “*chefiadas pelas maiores summidades no assumpto*”<sup>35</sup>. No dia 2 de janeiro, Getulio Vargas decreta a suspensão das concessões de aposentadorias pelas Caixas dos Ferroviários, até o dia 31 de março<sup>36</sup>. No decorrer desse período, os debates na imprensa são intensos, havendo divergências quanto ao tempo de serviço e limite de idade, além do tema do valor do desconto compulsório.

Em um artigo intitulado “*Consummatum est*”, de autoria de João Bevilacqua, trabalhador ligado a Associação dos Ferroviários de São Paulo, a crítica recai sobre as comissões técnicas, pois seus integrantes não teriam conhecimento a respeito da natureza do trabalho ferroviário e, portanto, não estavam em condições de formular uma lei justa e viável para a classe. Do jeito que as comissões estavam conduzindo o assunto, as Caixas estavam sendo cada vez mais limitadas a fazerem funerais dos associados e mandarem recitar o “*de profundis*”. Assim, o autor recomendava ao legislador do ante-projeto a ter contato com o trabalho do ferroviário, pois:

“apavorado por esses espetáculos de trabalhos, teria a impressão de Dante Alighiere na concepção do inferno, e decerto, o seu intimo do coração se tornaria mais moderado para não legar ao

---

<sup>33</sup>- Publicado no O Estado de São Paulo, 19/12/1930. O decreto previa que somente o associado cujo patrimônio atingisse 500 contos poderia fazer uso do fundo destinado à construção de casas, ficando sujeito à decisão do Ministro do Trabalho.

<sup>34</sup>- Diário do Povo, Campinas, 19/12/1930.

<sup>35</sup>- De um representante do Centro Ferroviário, Correio Popular, Campinas, 03/01/1931; Diário do Povo, Campinas, 25/02/31.

<sup>36</sup>- No dia 29 de maio de 1931, Vargas decreta a continuidade da suspensão até que a nova Lei entrasse em vigor.

pobre ferroviário uma lei monstrosa e de nulo efeito no fim de uma existência toda atribulada”<sup>37</sup>.

Mesmo com o temor das organizações ferroviárias de serem desfeitas as conquistas da categoria, as comissões de poucos integrantes publicaram, no dia 22 de abril de 1931, um ante-projeto que incluía diferentes categorias de empresas industriais e comerciais, dirigidas por particulares ou administrações públicas, entre elas as dos trabalhadores em transportes. Os ferroviários perdiam, então, a “exclusividade” da Lei feita de acordo com a “compreensão das vicissitudes” por que passavam no decorrer da carreira. A maior deformidade ocorreu no Artigo 26, que definia o tempo de serviço, sendo alterada de 30 anos a 35 anos, com idade mínima de 55 anos. No mesmo artigo definiu-se que o valor da aposentadoria corresponderia ao coeficiente de 50 a 100% da média dos cinco últimos anos de serviço e, até não ser aprovado o novo orçamento das caixas, o desconto seria de 20%, mais do que os 15% praticado desde o início daquele ano<sup>38</sup>.

Já em fevereiro de 1931 também são discutidas propostas de regulamentação das associações de classe<sup>39</sup> e a partir de abril novas organizações aparecem no cenário das lutas de ferroviários, entre elas a União dos Operários Ferroviários da S.P.R., formada na cidade de São Paulo. De imediato, com o objetivo de tratar a reforma da lei de aposentadorias e pensões, nomeiam uma comissão que resolve apresentar sugestões para serem debatidas em uma assembléia geral de ferroviários marcada para o mês de maio, realizada no salão “Itália Fausta”. Entre as sugestões destacam-se as de aposentadoria com 25 anos de trabalho em uma ou mais empresas, independentemente da idade; que seja compulsória, “*a fim de facilitar trabalho aos desempregados*”; que “*os ferroviários, por intermédio de seus sindicatos, deverão ter o direito de fiscalização das caixas*”; aposentadorias correspondentes aos salários recebidos pelo trabalhador no momento de se aposentar; e descontos de salário que obedecessem ao critério da proporcionalidade, sendo 3%, de 300\$ a 500\$ e 10%, de 1:000\$ a 2:000\$<sup>40</sup>. Estas sugestões se chocavam com as propostas moderadas do Centro Ferroviário

---

<sup>37</sup>- Gazeta de São Paulo, 03/03/1931.

<sup>38</sup>- O Estado de São Paulo, 24/04/1931. No mesmo artigo da Lei definiu-se que “*em casos especiais, de ofícios e profissões particularmente penosos ou ocupações em indústrias insalubres, que prejudicam o organismo, depreciando-lhe notavelmente a resistência, o que está previsto e determinado nos regulamentos, o tempo de serviço prestado poderá ser reduzido até 25 annos e a idade baixar até 45 annos*”. A proposta inicial de contribuição compulsória após ter sido aprovado o orçamento da caixa, girava em torno de 2, 4 e 6%, calculada sobre a média dos vencimentos dos cinco anos anteriores à instalação das caixas, a todos com vencimentos de 1:000\$ ou menos, sendo 2% aos que antes da instalação contavam até 10 anos de serviço, 4% aos que cotassem de 10 a 20 anos; e 6% aos que contassem mais de 20 anos; àqueles com vencimentos acima de 1:000\$ e que estivessem nas mesmas condições de tempo, respectivamente, 3, 5 e 7%.

<sup>39</sup>- O decreto 19.770 de 19 de março de 1931, regulamentou a sindicalização das *classes patronais e operárias*.

<sup>40</sup>- Diário do Povo, Campinas, 12/05/1931.

Brasileiro e de outro órgão, que representava os ferroviários da Leopoldina do Rio de Janeiro, o Centro Beneficente dos Ferroviários do Brasil, de importância nas posteriores reuniões com os representantes do Conselho Nacional do Trabalho, que definiria o texto da nova lei. Paralelamente a essas associações, chefes de trem e maquinistas da Paulista formaram na cidade de São Carlos, a Liga Operária Brasileira, de caráter combativo e identificados a União dos Operários Ferroviários da S.P.R.

Porém, outro ator entra em cena, o Sindicato Ferroviário de São Paulo, não de operários, mas de patrões das ferrovias paulistas, que reunido no dia 18 de maio de 1931 com o Ministro do Trabalho pediu a prorrogação do prazo para apresentar sugestões referentes ao ante-projeto. Este sindicato reivindicava a criação de uma só Caixa para cada Estado, abrangendo todas as empresas e contadoria central ferroviária, segundo a justificativa de diminuir as despesas e promover o *“trato igual para todos os ferroviários e para melhor fiscalização das partes interessadas”*. No “velho estilo” da oligarquia cafeeira e dirigente das estradas de ferro, propõem um *“tempo de serviço ativo para aposentadoria, 30 anos e 25 anos para os empregados em trabalhos exaustivos, como sejam: maquinistas, foguistas, ferreiros, etc.”*<sup>41</sup> A proposta da classe dirigente das estradas de ferro, de diminuir o tempo de serviço, estava em sintonia com os objetivos dos grupos mais combativos dentro dos movimentos dos trabalhadores em ferrovias. A intenção seria trazer para o seu lado os inconformados com o ante-projeto e juntos lutarem pela regionalização das caixas de aposentadorias. Caso as caixas dos trabalhadores de todas as estradas de ferro de São Paulo (Paulista, Mogyana, Sorocabana, São Paulo Railway, Araraquarense, etc.) fossem repassadas para o governo do Estado, com influência, seus dirigentes teriam em uma das mãos uma grande receita para fazerem bons investimentos nos seus negócios privados e na outra mão um mecanismo perfeito para controlar os protestos e manifestações dos seus operários.

Na oportunidade em que o Ministro do Trabalho esteve na cidade de São Paulo, pôde também sentir os descontentamentos dos fazendeiros indignados com suas declarações a favor da indústria nacional, que segundo os paulistas, *“não é originária e sim tributária”*. Sua resposta foi: *“duas classes que se confundem numa única: a dos produtores paulistas”*. Ironicamente, o comentarista do jornal que noticiou as reuniões do Ministro, disse que Lindolpho Collor *“pôde conquistar as sympathias dos ferroviários, na mesma proporção que perdeu na classe dos fazendeiros”*<sup>42</sup>. Porém, a nova face da política nacional impossibilitava ao pessoal da lavoura paulista, como

---

<sup>41</sup>- O Estado de São Paulo, 19/05/1931; Diário do Povo, Campinas, 07/06/1931.

<sup>42</sup>- Correio Popular, Campinas, 22/05/1931.

antes, manejar os assuntos de seus respectivos interesses. Agora, as propostas teriam que passar pelo órgão centralizador do Ministério do Trabalho, criado pelo governo provisório revolucionário. Apesar de toda vontade de participação dos “ferroviários” em geral, as comissões técnicas deram continuidade ao trabalho, aceitando as propostas das associações ferroviárias e de outras categorias.

No final de agosto, os ferroviários do Centro criticavam a “inqualificável” demora da reforma, sobretudo, porque a concessão de novas aposentadorias estava suspensa, ao mesmo tempo em que se descontava 20% das concedidas. Somente no início de outubro é assinado com “caneta de ouro”, dada pelo presidente do sindicato dos telegrafistas, o decreto 20.465, a nova lei das Caixas de Pensões e Aposentadorias de empresas públicas e privadas. Segundo o Ministro do Trabalho, *“foi um dos primeiros cuidados na nova pasta do Trabalho, Indústria e Comércio, iniciar metucioso estudo sobre as condições das caixas e pensões”*. Para Getúlio Vargas, *“as leis de defesa do operariado estão sendo elaboradas e representam a orientação social do Governo Provisório”*<sup>43</sup>.

Nos artigos mais discutidos, ficou estabelecida idade mínima de 50 anos e 30 anos de efetivo serviço; concessão de aposentadorias correspondentes ao coeficiente de 70 a 100% da média dos vencimentos dos três últimos anos de serviço; aposentadoria compulsória aos 65 anos, desde que o tempo de serviço não fosse inferior a 10 anos; o valor mensal debitado corresponderia a 3% quando a despesa mensal não atingisse a 50%, 4% quando atingisse a 50%, 5% quando atingisse a 70% e 6% quando atingisse a 80%; o desconto nas aposentadorias funcionaria de acordo com uma tabela: de 601\$ a 700\$, 3%; de 701\$ a 800\$, 5%; de 801\$ a 900\$, 8%; de 901\$ a 1000\$, 10%; e superiores a 1000\$, 15%<sup>44</sup>.

Depois de instituída a nova Lei das Caixas e Aposentadorias, que também controlaria o setor dos ferroviários, a legislação social do governo provisório caminhou no sentido de abarcar novas demandas do “operariado em geral”, entre elas o estabelecimento da lei de férias e das 8 horas de trabalho em estabelecimentos comerciais e industriais. Todavia, o decreto 19.770 de 19 de março 1931, que estabeleceu a Lei de Sindicalização, tornou claras as necessidades do operariado, pela vontade de participação demonstrada pelos próprios ferroviários. Apesar das associações de trabalhadores ferroviários criados no interior de São Paulo propor com

---

<sup>43</sup>- Diário do Povo, Campinas, 03/10/1931.

<sup>44</sup>- Estado de São Paulo, 06/10/1931; 07/10/1931 e 08/10/1931. Ainda ficou estabelecido que o associado, no mínimo com 55 anos de idade, sem o tempo de serviço necessário para se aposentar, poderá ser aposentado compulsoriamente, a requerimento da empresa a que pertencer, desde que, em inspeção de saúde, fique comprovada a redução considerável da capacidade de trabalho.

suas “razões sociais” a unidade da classe, tiveram que se ajustar às regras estabelecidas pelo Ministério, que lhes davam o direito de se constituírem em entidades, limitando-se ao contingente de associados pertencentes a sua estrada de ferro. O Centro Ferroviário Brasileiro previa em outubro de 1931, segundo a recomendação do próprio Ministério do Trabalho, a transformação da sua razão social para Sindicato Ferroviário de Campinas<sup>45</sup>, mas o nome escolhido pela maioria foi Sindicato dos Ferroviários da Cia. Mogyana, com jurisdição na zona tributária correspondente à estrada de ferro Mogyana. Da Liga Operária Brasileira de São Carlos, foi exigido pelo Ministério do Trabalho o nome do antigo sindicato patronal, Sindicato Ferroviário de São Paulo, com jurisdição na zona tributária da estrada de ferro Paulista<sup>46</sup>, mas suas lideranças mantiveram sua vontade com a razão social Sindicato de Operários Ferroviários. Da mesma forma que o Ministério propunha moldar a ação dos trabalhadores, também criava os nomes dos sindicatos, ajustando-os à nova diretriz política fundada no país na década de 1930, não sem resistência.

A experiência das discussões em torno do ante-projeto das Caixas e as diferentes formas de ação das organizações de trabalhadores em ferrovias demonstraram as divergências de pontos de vistas no interior da “família ferroviária” e sinalizam para a idéia de que a unidade no interior da categoria ferroviária nunca foi possível no período áureo das estradas de ferro. As reações políticas ocorridas na década de 1920 e início dos anos 1930 trouxeram prejuízos às organizações de ferroviários de caráter combativo, justamente pela própria perseguição das empresas e dos mecanismos policiais do Estado, em especial do DEOPS. No mesmo sentido, a organização em sindicatos ferroviários só foi possível para um setor mais moderado dos trabalhadores, congruente com as idéias de cooperação, direito e obediência à lei, e identificado com a ideologia dos patrões calcada na importância nacional das estradas de ferro. A atuação do Centro Ferroviário, por exemplo, parece ter concordado com as decisões que não

---

<sup>45</sup> - A Platéia, São Paulo, 08/10/1931.

<sup>46</sup> - Folha Liberal, São Carlos, 11/10/1931. Os sindicatos foram reconhecidos pelo Ministério do Trabalho em 1932. Em 1940 tiveram suas razões sociais mudadas para Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista e Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana. Grande número de agremiações sindicais de trabalhadores ferroviários formadas até 1933 pode ser percebido no jornal sindical “O Trilho”, de 29 de junho de 1933, do Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway. Reproduzo aqui, uma lista que não corresponde inteiramente aos nomes oficiais adotados posteriormente: Sindicato dos Ferroviários da Great Western (Pernambuco); Sindicato dos Ferroviários da Este Brasileiro (Bahia); Sindicato Unitivo dos Ferroviários da Central do Brasil (Rio de Janeiro); Centro Beneficente dos Ferroviários da Leopoldina (Rio de Janeiro); Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Paraná (Curitiba); Sindicato dos Ferroviários Catharinenses (Sta. Catarina); Sindicato dos Ferroviários da Linha Itararé-Uruguay (Ponta-Grossa); Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Douradense (São Paulo); Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas (Cruzeiro); Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Araraquarense (Araraquara); Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Bauru); Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro São Paulo- Goyaz (Ribeirão Preto); Sindicato dos Ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (Porto Alegre); Sindicato dos Ferroviários da Tramway da Cantareira.

tiveram raízes em reivindicações propostas por seus integrantes. Mas suas opiniões nunca deixaram de demonstrar o descontentamento em relação à nova legislação social que se formava, especialmente, por ela ter violado a exclusividade da Lei dos Ferroviários.

No governo provisório revolucionário a ideologia da outorga e o paternalismo, tão comum ao trabalhador em ferrovias, a princípio, não eliminaram a idéia dos “direitos conquistados” no passado, como a Lei referente às caixas de pensões e aposentadorias. Durante toda a década de trinta, essa ainda seria uma preocupação da categoria e um dos principais pontos comuns entre as organizações de trabalhadores de diferentes companhias ferroviárias.

O governo revolucionário com seu discurso hegemônico e a favor da causa operária, abriu canais de participação política por meio de comissões na elaboração da Lei 20.465 e, posteriormente, na Assembléia Constituinte Nacional de 1933<sup>47</sup>, oferecendo espaço aos deputados classistas, contudo, sem incorporar a vontade de participação de setores da sociedade civil, para os quais dirigiu o discurso de que “*os elementos subversivos, os adeptos do comunismo não podem, com efeito, simpatizar com o Ministério que está fazendo, realmente, alguma coisa em favor das classes menos favorecidas pela fortuna*”<sup>48</sup>.

A questão da configuração de um espaço público<sup>49</sup> brasileiro remete-nos para o debate em torno dos temas da experiência democrática e do debate político em um lugar onde as liberdades e as manifestações sociais, em grande período de nossa história, foram empurradas escada abaixo nos porões da polícia. A visibilidade desse espaço é

---

<sup>47</sup>- Segundo José Albertino Rodrigues (1968: 73), a representação das classes profissionais na Assembléia Nacional Constituinte, reunida no final de 1933, constituiu mais um instituto de feição corporativista, pois “*o processo de escolha dos representantes obedeceu a todos os interesses e favores governamentais: segundo depoimento de um ativista da época, daí nasceu a figura do pelego, fruto do irreverente linguajar carioca*”.

<sup>48</sup>- Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 05/06/1931. Matéria com os seguintes título e subtítulos: “Os Ferroviários e o Ministro do Trabalho”, “Manifestações de confiança e sugestões ao projeto de reforma das Caixas de Pensões”, “A irritação dos communistas é o elogio do proprio Ministerio – diz o Sr. Lindolpho Color”.

<sup>49</sup>- O sentido de público que adoto, tem relação com a noção de Hannah Arendt (2001: 59-62). Segundo a autora, o termo público denota dois fenômenos correlatos, mas não idênticos. “*Significa, em primeiro lugar, que tudo o que vem a público pode ser visto e ouvido por todos e tem a maior divulgação possível. Para nós, a aparência – aquilo que é visto e ouvido pelos outros e por nós mesmos – constitui a realidade. Em comparação com a realidade que decorre do fato de que algo é visto e executado, até mesmo as maiores forças da vida íntima – as paixões do coração os pensamentos da mente, os deleites dos sentidos – vivem uma espécie de existência incerta e obscura, a não ser que, até que sejam transformadas, desprivatizadas e desindividualizadas, por assim dizer, de modo a se tornarem adequadas à aparição pública*”. (...) Em segundo lugar, “*o termo público significa o próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele*” (...) Esse mundo, “*tem haver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios que realizados entre os que, juntos, habitam o mundo feito pelo homem. Conviver no mundo significa essencialmente ter um mundo de coisas interposto entre os que nele habitam em comum, como uma mesa se interpõe entre os que se assentam ao seu redor; pois, como todo intermediário, o mundo separa e estabelece uma relação entre os homens*” (...) “*A esfera pública, enquanto mundo comum, reúne-nos na companhia uns dos outros e, contudo, evita que colidamos uns com outros, por assim dizer. O que torna difícil suportar a sociedade de massas não é o número de pessoas que ela abrange, ou pelo menos não é este o fator fundamental; antes, é o fato de que o mundo entre elas perdeu a força de mantê-las juntas, de relacioná-las umas às outras e de separá-las*”.

prejudicada pelo ocultamento da história acerca das lutas políticas e sociais. Um aspecto significativo desse processo diz respeito à própria historiografia e análises sociológicas da classe operária brasileira. Um grande número de estudos aborda o tema tendo como centro a noção de heteronomia da classe trabalhadora, fazendo-a aparecer “*destituída de condições e de capacidade de formular projeto e estabelecer práticas de luta fora dos parâmetros definidos pelo Estado. Essas próprias leituras da história operária, talvez, não conseguiram se desvincular da legislação trabalhista e sindical imposta a partir de 1930, que atrelava os sindicatos ao Estado e os mantinham privados de sua liberdade e autonomia*” (COSTA: 1999: 89).

Tais reconstruções dão ao Estado um caráter de agente modernizador, do sujeito histórico que se sobrepõe frente ao *desvio* e o *despreparo* das classes sociais. Toda e qualquer medida tomada que visasse modernizar socialmente o país, estaria relacionada a um projeto político do próprio Estado a fim de representar o avanço em direção à *civilização*. As classes sociais, neste sentido, se encontram descaracterizadas, aparecendo como modelos da “boa consciência”, “boa classe” e “boa sociedade”, influenciadas por fatores externos e ideologias, que não representam as “reais” especificidades das classes, colocando-se de antemão a idéia de que elas são impossibilitadas de pensarem a si próprias (CHAUI: 1978).

A idéia difundida a partir da década de 1920, de que o Estado e as empresas ferroviárias foram responsáveis por uma legislação social com vistas à melhoria das condições de vida dos trabalhadores desorganizados, e a repressão policial sobre as lideranças operárias ocultaram as ações combativas dos trabalhadores em ferrovias ao tentarem eliminar as movimentações grevistas do “espaço público” e mistificar as conquistas dos trabalhadores organizados. Por outro lado, as mudanças na lei que regia as Caixas e as transições dos anos trinta trouxeram novos descontentamentos em comum, que confluíram para ações mais concretas dos setores combativos e silenciados na década de 1920.

Até meados da década de 1930, as assembléias, reivindicações e protestos dos trabalhadores em ferrovias deixam a impressão de que houve tentativas de restaurar o espaço público a partir da vontade de participação e iniciativa de diversos setores da categoria. Esses setores estavam “*circunscritos às vicissitudes da condição operária, não tendiam para o partido e muito menos para a consideração do longínquo governo, mas para o sindicato que se identificava com o seu cotidiano. Este assumia funções*

*diversas, segundo o propósito de harmonizar ou opor os interesses do capital e do trabalho, tanto nas empresas privadas quanto nas estatais” (SIMÃO, 1989: 61)<sup>50</sup>.*

Porém, a interferência policial tratou de enfraquecer a “cultura sindical” que tenderia a se espalhar pelos caminhos de ferro, sobretudo, quando são formados comitês de greves nas oficinas e ao longo das estradas da capital e do interior. Se por um lado, a reação da direção das companhias significou a continuidade do procedimento de repulsa às representações de reivindicação dos trabalhadores, como nas décadas anteriores, por outro lado, a ação política de ferroviários somou novas características às estratégias das suas organizações. Análise a seguir, algumas experiências dos ferroviários até 1935, a partir de documentos obtidos em pesquisa realizada no DEOPS<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup>- Segundo Simão (Id. Ibid.), “*os sindicatos que se punham na vanguarda do movimento operário foram, no primeiro trintênio do século, criados e orientados geralmente pelos anarquistas e, portanto, opostos à gestão empresarial e ao engajamento partidário do proletariado*”. Como é possível visualizar na próxima seção, os sindicatos ferroviários combativos são inflamados a partir da sobrevivência do movimento contestatório intersticial do anarquismo, fragmentado aos poucos e subsumido pela influência dos comunistas-trotskistas.

<sup>51</sup>- A extinção do DEOPS se deu em 1983 e todo arquivo ficou sob guarda da Polícia Federal antes de passar à responsabilidade da Secretaria de Estado da Cultura em 1991. Todavia, a documentação só foi disponibilizada amplamente em 1994, após o Arquivo do Estado de São Paulo organizá-la. Segundo Aquino, durante os 8 anos que separam a extinção do arquivo até a transferência para Secretaria de Cultura, os documentos passaram por um processo de depuração das autoridades preocupadas com o vazamento de informações, que julgavam suscetíveis ao revanchismo da oposição que enfrentou a ditadura após o golpe de 1964 (AQUINO, Ob.Cit.: 23)

### c) Greve de 1934: fazer a unidade em mangas de camisa, ao lado de Pedro

(...) “Esses movimentos de recusa, acordaram a covardia do 35. Não era medo, que ele sentia fortíssimo, era pânico. Era um puxar unânime, uma fraternidade, era carícia dolorosa por todos aqueles companheiros fortes tão fracos que estavam ali também pra... pra celebrar? pra... O 35 não sabia mais pra quê. Mas o palácio era grandioso por demais com as torres e as esculturas, mas aquela porção de gente bem vestida nas escadas enxergando ele (teve a intuição violenta de que estava ridiculamente vestido), mas o enclausuramento na casa fechada, sem espaço de liberdade, sem ruas abertas para avançar, pra correr dos cavalarias, pra brigar... E os polícias na maciota, encarapitados nas janelas, dormindo na pontaria, teve ódio do 486, idiota medroso! De repente o 35 pensou que ele era moço, precisava se sacrificar: se fizesse um modo bem visível de entrar sem medo no palácio, todos haviam de seguir o exemplo dele. Pensou, não fez. Estava tão oprimido, se desfibrara tão rebaixado naquela mascarada de socialismo, naquela desorganização trágica, o 35 ficou desolado numa vez. Tinha piedade, tinha amor, tinha fraternidade, e era só. Era uma sarça ardente, mas era um sentimento só. Um sentimento profundíssimo, queimando, maravilhoso, mas desamparado, mas desamparado. Nisto vieram uns cavalarias, falando garantidos:

- Aqui ninguém não fica não! A festa é lá dentro, m'rmão! no parque ninguém não para não!” (...)

(...) “E o 35 inerte, passivo, tão criança, tão experiente da vida, não cultivou vaidade mais: foi se dirigindo num passo arrastado para a Estação da Luz, pra os companheiros dele, esse era o domínio dele” (...)

Mário de Andrade, Primeiro de Maio

O conto de Mario de Andrade aborda a “dimensão psíquica e afetiva”<sup>1</sup> do operário carregador de bagagens da S.P.R. em contradição com o seu mundo e demarca um contorno sócio histórico, que é o Estado Novo, esboçado no relato das festividades públicas controladas pelas forças do governo. A dimensão da prática individual do protesto também pode ser interpretada a partir do movimento grevista de 1934, organizado pelos sindicatos de trabalhadores em ferrovias paulistas, reunidos em torno da Federação Regional dos Ferroviários. A greve se caracterizou pela estratégia da sabotagem das instalações ferroviárias e perseguições às lideranças sindicais, como na

---

<sup>1</sup>- Interpretação de Maria Célia de Almeida Paulillo, em “Contos da Plenitude”, prefácio da 14ª edição do livro de Mario de Andrade, Contos Novos, Rio de Janeiro/ Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.

greve de 1906, porém, as ações dos desconhecidos, que reconheceram a força da “unidade” ferroviária, demonstraram as possibilidades abertas por meio das relações entre as lideranças e a base, e dos diversos sindicatos entre si. Todavia, frustradas pelos limites impostos às organizações sindicais.

É importante considerar que os decretos n<sup>os</sup> 19.770 de 19/03/1931 e 24.694 de 12/07/1934, “*não acarretaram modificações na função e na atuação dos sindicatos.*” Segundo Heloísa Teixeira Martins (1979: 48), “*na esfera das relações de trabalho em face do patronato, como na esfera do Estado, o sindicato continuou com uma função política, apesar de já se esboçar a função assistencial-administrativa. Até 1935, as entidades operárias ignoraram, em sua maioria, esses decretos mantendo-se pluralistas e autônomas, acentuando sua função política e se recusando a se registrarem no Ministério do Trabalho. O sindicalismo, que nessa década de 1930, estava dividido em diversas facções – anarquistas, socialistas, comunistas-stalinistas, comunistas-trozkistas – viu, entretanto aumentar o número de associações organizadas conforme a legislação sindical. Após 1935, os sindicatos, com receio de serem fechados, começaram a se registrar. O ano de 1935, especialmente após a “Intentona Comunista” e a repressão governamental, marcou o enquadramento definitivo das organizações sindicais ao Estado*”.

Nesta seção procuro resgatar a experiência da greve de 1934, por meio da reconstrução dos processos anterior e posterior ao movimento grevista, que é focalizado nas ações operárias na região da cidade de Dois Córregos. O objetivo é compreender o embate pelo fortalecimento das organizações sindicais, em um contexto no qual o governo visava definir as suas forma e funções. Assim, pretendo identificar os atores que compunham o mundo ferroviário até 1935, ano da prisão dos fotografados apresentados na introdução deste capítulo. Em conformidade com a impressão de Mario de Andrade, é possível adiantar que as disposições individuais *desfibraram-se* em meio à vigilância imposta pela Delegacia de Ordem Social de São Paulo e reações das direções das estradas de ferro, enfraquecendo, assim, o espírito fraterno semelhante ao de personagens como o 35.

A revolução de 1930, que convidou os trabalhadores para manifestarem diariamente suas queixas no Palácio das Indústrias, também, constituiu outros instrumentos para conter a luta de classes, entre os quais os sindicatos, as instituições trabalhistas, a legislação do trabalho e a previdência social. Contudo, temas como a regulamentação das horas de trabalho, insalubridade, desconto por punições em folha,

entre outros, continuaram inalterados nas empresas paulistas. Mesmo que os trabalhadores tivessem comunicado burocraticamente as suas necessidades de mudanças nas relações dos diversos mundos do trabalho, a solução prática das reivindicações ainda dependia da decisão dos patrões.

A pretensão do governo provisório, de formar um Estado assentado numa política de colaboração de classes, esbarrava na intransigência de setores das classes dominantes paulistas, deslocadas do centro do poder após 1930, e nas movimentações operárias, que reivindicavam o cumprimento das leis em vigor. Em 1932, o movimento constitucionalista articulado entre as oligarquias agrárias, o empresariado do comércio e da indústria, mobilizou esforços para a luta pela autonomia política e econômica de São Paulo e pela defesa da ordem e da manutenção do *status quo*, contra o perigo extremista. Vitoriosos, perrepistas e democratas<sup>2</sup>, dividiram os postos do secretariado, que passou a empenhar-se na repressão à “agitação comunista”, como conta o artigo publicado no *Diário Nacional*<sup>3</sup>:

“São Paulo inteiro não ignora que foi à sombra de ditadura que as doutrinas extremistas encontraram campo para a sua expansão. Contando com a complacência das autoridades, sua dissimulada indiferença, os comunistas (...) faziam, em larga escala, nas fábricas, nas escolas criadas para filhos de operários, nas associações de classe, nos boletins e jornais impressos ou mimeografados, a propaganda subversiva”.

“Em 23 de maio, depois que o povo paulista conquistou na praça pública, derramando o seu sangue, o seu próprio governo, essa situação modificou-se. Uma das primeiras providências tomadas pelo delegado da Ordem Pública e Social (...) foi a organização de turma especializada para a repressão ao bolchevismo (...). Que a colheita foi boa prova-o a relação que abaixo publicamos, das prisões, desde os últimos dias de maio. (...) Turmas de agentes foram destacados para percorrer, altas horas da noite, os diversos bairros da capital, onde agitadores colocaram bandeiras vermelhas e faziam distribuição de boletins. Outras turmas ficaram encarregadas de vigiar os horários de entrada e saída dos operários dos estabelecimento industriais”.

---

<sup>2</sup>- O Partido Democrata foi criado em fevereiro de 1926, e colocou fim ao monopólio do PRP. Segundo Fausto (1978: 413-414), era essencialmente uma organização representativa da classe média tradicional, vinculada a setores do café. (...) “O agrupamento não representava a emergência de setores dinâmicos, supostamente ligados à indústria. Voltava-se para uma classe média nacional com um programa liberal-democrático, temperado por algumas tintas vagamente reformistas, tendo por objetivo central, a reforma política” (...) “não tinha uma perspectiva diversa do PRP, no que diz respeito à política econômica e financeira, onde a divergência era acidental.”

<sup>3</sup>- *Diário Nacional*, 14/09/1932, citado por ARAÚJO, 1998: 181-82.

O início daquele ano foi marcado por uma série de greves operárias<sup>4</sup> organizadas e dirigidas por organizações autônomas de trabalhadores. Mas foram os ferroviários da São Paulo Railway, mobilizados por um comando de greve ligado a União dos Operários Ferroviários da S.P.R., que desencadearam, no dia 02 de fevereiro, o movimento. A paralisação começou nas oficinas da Lapa e da Estação da Luz, expandindo-se em seguida para a Oficina Central e para o interior. A principal queixa da categoria direcionava-se às comissões técnicas envolvidas na Reforma das Caixas de Aposentadorias, suspeitas de usarem indevidamente as contribuições, de negarem a resolução do problema a partir das reivindicações da base e, sobretudo, por que os salários de todos os trabalhadores ainda estavam sofrendo o desconto de 7% ao mês, e não o desconto estabelecido pela lei 20.465, variável de acordo com faixas salariais. A principal reivindicação dos ferroviários impunha o desconto original de 3%. Após doze dias a greve foi encerrada com a promessa do Ministério do Trabalho de rever o desconto da contribuição.

Segundo Ângela Araújo (Ob. Cit: 178), na tentativa de desempenhar o papel de mediador, o governo teve que *“reconhecer as entidades sindicais autônomas e aceitar as suas lideranças como legítimos representantes dos trabalhadores, pressionando o empresariado ao diálogo. Muitas vezes, as lideranças sindicais – que na sua maioria recusava a sindicalização oficial e se opunha à política trabalhista do governo revolucionário – não só tiveram que aceitar a mediação deste governo, como também tomar a iniciativa de solicitá-la, diante da intransigência patronal”*. Contudo, entre os ferroviários houve perseguições da Inglesa, que demitiu as principais lideranças, chamados pela superintendência de *“eternos descontentes”*. Ainda que o Estado, nesse período, reconhecesse como legítimas as reivindicações dos trabalhadores, elas ganham significação, entretanto, a partir da perspectiva e dos interesses da classe dominante.

Para o 1º de Maio daquele ano foram programadas novas manifestações e diversas categorias se articularam para ir à greve<sup>5</sup>. Como uma forma de resistência às represálias

---

<sup>4</sup>- De acordo com a reconstrução de Araújo (Ob. Cit.: 176-178), ainda no mês de fevereiro, entraram em greve os operários da Fábrica Duchon, tecelões da Ítalo-Brasileira e da Fábrica Santa Madalena. Em abril, padeiros, greve que não atingiu toda a categoria, e bancários do Banespa, que paralisaram as atividades das agências de São Paulo e Santos. As principais reivindicações propunham melhorias nas condições de trabalho, redução de jornada de trabalho e aumento salarial, entre outros pontos específicos.

<sup>5</sup>- De acordo com a reconstrução de Araújo, entraram em greve os sapateiros e os vidreiros, sob a direção dos seus sindicatos. No dia 11 aderiram os tecelões, dia 13 os empregados de hotéis, dia 14 os trabalhadores da indústria do fumo e no dia 15 os padeiros. Nas indústrias têxteis, 15 mil operários desencadearam a paralisação que atingiu todo o setor, com sua numerosa comissão de greve, que contava com lideranças sindicais expressivas como Grazine e Morena. O crescimento da greve pressionou o governo que sancionou algumas leis que respondiam à parte das demandas dos trabalhadores: a da jornada de oito horas para a indústria (decreto nº 21.364, de 4 de maio de 1932), a regulamentação do trabalho da mulher na indústria e no comércio (decreto nº 21.417-A, de 17 de maio de 1932) e a que criava a Comissão Mista de Conciliação (decreto nº 21.396, de 12 de maio de 1932).

patronal, no dia 2 de maio, os ferroviários liderados por um Comitê de Greve, em que participavam militantes das “frações vermelhas” ligadas ao PCB e membros da União dos Ferroviários Operários da São Paulo Railway<sup>6</sup>, pararam as atividades nas oficinas e estações de São Bernardo, São Caetano, Santos e Jundiaí, o que teria provocado a desorganização do sistema de escoamento entre São Paulo e o Porto de Santos. Segundo Araújo (Id.:181), *“entre os ferroviários, a greve pautou-se, de um lado, pela morosidade das negociações devido à intransigência da direção da inglesa, e de outro, pelas divergências entre as suas lideranças”*, divididas entre o Comitê de Greve e representantes do recém-criado sindicato<sup>7</sup>, que aguardava o seu reconhecimento pelo Ministério do Trabalho. No final, o movimento resultou em um acordo feito entre o sindicato e a direção da empresa, que anunciou um aumento salarial de 10% para todos os seus empregados, além da promessa de rever as demissões da greve de fevereiro. O tema da readmissão dos ferroviários grevistas perduraria por mais tempo na pauta de reivindicações do sindicato dos ferroviários da S.P.R., assim como o das reformas da Caixa de Aposentadorias. No início de 1933, já se falava em novas manifestações grevistas.

É importante considerar na interpretação das greves ferroviárias de 1932, que o recém criado sindicato dos trabalhadores da S.P.R. tinha forte presença no Comitê de Greve e muitos dos seus representantes identificavam-se com o Partido Comunista, o que nos leva a repensar o problema da divisão entre as lideranças, que seriam partes de um só grupo. Indivíduos pertencentes a organizações de tendência política ideológica revolucionária ajudaram a fundar os sindicatos, entendidos como portas para as suas

---

<sup>6</sup>- Parece constar no jornal A Platéia de 2 de maio, consultado pelas sociólogas Ângela Araújo e Zélia Silva, a denominação Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo como uma das supostas representações dos trabalhadores que teriam coordenado a greve ferroviária. Todavia, por meio das pesquisas realizadas em diversos periódicos e nos dossiês do DEOPS dedicados exclusivamente aos ferroviários de São Paulo, é possível supor que esse sindicato tenha envolvido os ferroviários da S.P.R. e da Sorocabana, que dividiam a mesma sede na Rua General Osório, 40- sobrado, e mais tarde encabeçariam um movimento pela formação da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, com sede naquele lugar. Mas conclui-se, seguramente, que o setor mais organizado dos ferroviários da S.P.R., com característica mais combativa e considerado oposição sindical, pertencia a União dos Ferroviários Operários da S.P.R., que adotou o nome Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway no final de 1932. Também, é interessante salientar, que no período existia uma campanha difamatória promovida pelas diretorias das empresas, com a finalidade de dividir o operariado, que incluía a propagação de nomes equivocados de entidades sindicais, o que pode ter acontecido na elaboração das notícias acerca das greves de 1932.

<sup>7</sup>- Segundo a autora, sentindo-se fortalecido pela adesão do pessoal da Santos e Jundiaí, o comitê rompeu as negociações com a superintendência da empresa, e exigiu o cumprimento de todas as cláusulas em litígio. *“O recrudescimento da repressão que seguiu-se e o fato da direção da empresa ter passado a contratar pessoal novo e usar a polícia para retomar o tráfego de trens entre São Paulo e Santos, levou o sindicato a fazer um acordo com a empresa, cindindo o movimento. Uma parte dos ferroviários retornou ao trabalho e a outra seguiu a orientação do comitê da greve, que acabou se esvaziando depois de alguns dias com a prisão dos integrantes do comitê e as ameaças de demissão por parte da empresa”* (Id: 181).

práticas políticas e participação “subterrânea”<sup>8</sup>. Estes viam na legislação sindical, não só o controle que o governo procurava impor, mas também a oportunidade de divulgação dos “interesses de classe”. No mesmo sentido, os sindicalistas viam nos militantes de partidos um canal de comunicação entre o sindicato e a base de trabalhadores. Não é errado afirmar que existia entre os ferroviários sindicalistas o “temor” pela manutenção de sua representação tal qual mandavam as leis, sobretudo, quando os interesses se voltaram para a discussão na assembléia constituinte. Mas a possibilidade de se engajarem na luta pela constituição da “unidade” da categoria, “equilibrou” as divergências entre os ferroviários sindicalistas e os militantes do Partido. Por meio da “unidade” almejavam conquistar melhorias que garantissem “o direito a existência”<sup>9</sup> e estavam determinados a fazer valer os direitos que as leis sindicais, trabalhistas e sociais previam, mas que eram continuamente desrespeitados pelos diretores das empresas ligados a elite paulista, que voltou ao poder do Estado em 32. As idéias de “unidade” deram início a atividades significativas voltadas para o desenvolvimento de um trabalho de cúpula e base sindical, no sentido de agregar os ferroviários em torno dos sindicatos e fortalecer o poder de reivindicação da categoria. Tais idéias podem ser percebidas nestes trechos extraídos de um jornal do sindicato dos ferroviários da S.P.R.:

(...) “O interesse que demonstram os ferroviários pela união de sua grande família, que, mau grado, devido aos maus costumes políticos do paiz, viveu até há pouco dispersada, deixa antever grandes conquistas e sensíveis melhorias para a sua classe.”(...)<sup>10</sup>

(...) “Companheiros, arregimentemos nossa organização de classe, a fim de podermos defender da offensiva patronal, do contrario estamos condenados a nós mesmos ao abysmo que nos apresentam.”

“Trabalhadores uni-vos”.

“Eis a palavra de ordem. Obedecendo-a é que os ferroviários do Brasil procuram transpantal-a do terreno da theoria à pratica, procurando organizarem-se no único organismo de classe, para poderem defender-se da offensiva que se processa em todo o mundo contra a classe trabalhadora.” (...)<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup>- BASBAUM, 1976: 216. As “frações vermelhas”, Legião Cívica 5 de Julho e Aliança Libertadora Nacional são as organizações com participação de lideranças de ferroviários. A Legião Cívica 5 de Julho foi fundada por um maquinista da Noroeste do Brasil, José Duarte, ao lado de outros ex-integrantes do destacamento móvel do Tenente João Cabanas chamado Coluna da Morte. Sua finalidade era divulgar as atividades da Coluna Prestes e realizar outras atividades políticas visando a revolução. Por meio da Legião Cívica, seus integrantes encaminhavam as tarefas do Partido (CARONE, 1971: 376 e [www.subversivos.net](http://www.subversivos.net)).

<sup>9</sup>- Boletim do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Janeiro de 1934.

<sup>10</sup>- O Trilho, *Orgam do Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway São Paulo*, 29 de junho de 1933, com o editorial convocando os ferroviários da S.P.R. e de outras entidades das ferrovias brasileiras a participarem do I Congresso Ferroviário Brasileiro, marcado para o dia 2 de julho de 1933.

<sup>11</sup>- Idem. Texto com o titulo “Narrando a Verdade”, sem autoria, Santos, junho de 1933.

O primeiro passo no sentido de constituírem a “unidade de classe” foi dado no I Congresso Ferroviário Brasileiro, realizado entre os dias 2 a 6 de julho de 1933 na cidade de São Paulo, em que estiveram presentes representantes dos sindicatos de todo o Brasil. Além de encaminharem ao governo federal propostas de melhorias nas condições de trabalho nas estradas, também discutiram a formação de “comissões executivas provisórias”, agregando representantes das federações definidas por regiões, correspondendo à “potencialidade unificadora” da lei constante no decreto nº 19.770<sup>12</sup>. Os líderes sindicais das nove entidades concentradas no estado paulista, sendo cinco pertencentes aos trabalhadores das estradas de ferro com grande capacidade de emprego de mão de obra (Mogyana, Paulista, Sorocabana, Noroeste e S.P.R.), formaram a Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo<sup>13</sup>. As propostas da entidade, cuja bandeira foi definida pela frase “*Unidos seremos fortes e fortes seremos invencíveis*”, desde o início estiveram centradas na luta pelo reconhecimento do papel de negociação dos sindicatos filiados e, sobretudo, pelo exercício de reuniões entre os representantes, com o fim de conhecerem e encaminharem reivindicações comuns às diferentes bases sindicais das estradas de ferro paulistas, sediadas na capital e no interior.

As duas greves ocorridas no primeiro semestre de 1932, apesar da repressão policial, resultaram no estabelecimento das leis sociais reivindicadas pelos trabalhadores. Tais experiências produziram, naturalmente, a expectativa de que a greve era o único meio de “garantir melhorias” e tão logo constituída a Federação, seus membros combativos trataram de mobilizar os trabalhadores para um novo movimento. Entre outubro e dezembro de 1933 foram realizadas reuniões em São Paulo, Bebedouro, São Carlos e Bauru. As movimentações dos sindicatos filiados à Federação causaram temor no delegado de ordem social de São Paulo, que se convenceu plenamente do perigo representado pela lei de sindicalização:

“Sempre me bati para que em São Paulo a Lei de Sindicalização não tivesse aplicação porque bem sei que os extremistas della se aproveitam para se organizarem, crear força e mais tarde, jogando-a de lado, luctarem contra o Governo e contra os patrões. Não me enganei quando assim pensei e por mais de uma vez

---

<sup>12</sup>- Na existência de três sindicatos de uma categoria, o decreto de 19 de março 1931 permitia a formação de uma federação regional, com sede nas capitais, e cinco federações, pelo menos, constituiriam uma única Confederação Nacional – a Confederação Brasileira do Trabalho –, que seria o órgão de cúpula operária e a Confederação Nacional da Indústria e Comércio, entidade patronal. Fonte: RODRIGUES, 1968: 83.

<sup>13</sup>- Em torno da Federação reuniram-se, além dos sindicatos dos ferroviários das estradas citadas, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Araraquense, Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Douradense, Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro S. Paulo-Goiás e Sindicato dos Ferroviários do Tramway da Cantareira. Além da federação paulista, estava programada a organização de mais três federações regionais: Norte, Centro e Sul. Fonte: panfleto da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, São Paulo, 14 de agosto de 1933.

tenho martelado nessa questão. A prova está ahi: O Sindicato da S.P.R. organizou-se e trouxe para o seu seio muitos operários e agora, sentindo-se forte, vae lutar contra os patrões, caso o Sr. Interventor não lhes arranje as coisas como querem. De qualquer maneira, elles irão à lucta. Não foi só sindicato que foi organizado: também a Federação dos Ferroviários foi organizada e dos seus estatutos consta a solidariedade que os trabalhadores de outras empresas deve lutar em beneficio dos que estiverem em situação melindrosa. (...)<sup>14</sup>

Talvez o delegado estivesse certo quanto ao poder do movimento dos ferroviários. A solidariedade da Federação reuniu as diversas contradições vividas pelos trabalhadores nas estradas de ferro e as intransigências das diretorias das empresas quanto às reivindicações das entidades sindicais. Na S.P.R. perduravam os problemas das demissões dos grevistas, da desconfiança em relação aos membros do conselho das caixas de aposentadorias e de uma nova inquietação: a demissão de nove trabalhadores do Alto da Serra, sob a alegação de falta de serviços, desmentida posteriormente com a contratação de novos funcionários. Na Noroeste do Brasil, ferrovia administrada pelo governo federal, as contradições estavam diretamente associadas ao corte de 25 a 30% dos salários, deferido após a revolução de 1930, que seria recompensado com a “reforma do quadro de pessoal”, prometida pelo ministério dos transportes naquela ocasião, mas ainda esperada pelos trabalhadores. Na Sorocabana, havia pendências salariais e os principais problemas apontados pelas lideranças diziam respeito à opressão da diretoria da ferrovia administrada pelo governo do estado, também suspeita de estar sabotando a criação da cooperativa de consumo do sindicato. Na Paulista, havia problemas relacionados ao uso excessivo do trabalho extraordinário e casos de funcionários com cargos rebaixados por “caráter de economia” e, entre outras arbitrariedades, “remoções”<sup>15</sup> ou punições dos trabalhadores ligados ao Sindicato de Operários Ferroviários, como sinal de perseguição às lideranças<sup>16</sup>. Na São Paulo-Goiás,

---

<sup>14</sup>- DEOPS, Dossiê, 2432, Vol. 2, folha 18, São Paulo, 9 de outubro de 1933.

<sup>15</sup>- Remoção era um termo usado nas estradas de ferro paulistas, para casos de transferência de um trabalhador de uma cidade, de uma localidade ou de uma estação a outra. As remoções aconteciam, geralmente, em virtude de uma estação, depósito de máquinas, etc, necessitar de alguém com certa experiência em determinada função. Neste caso, a remoção vinha acompanhada com uma “promoção” e, por conseguinte, aumento de salário. Muitas vezes, as remoções foram usadas como um meio de afastar um funcionário ligado ao sindicato, ou partido, de uma localidade em que fosse verificada sua liderança ou influência política. Neste caso, o trabalhador carregava consigo a moral de uma “punição”, uma vez que ao ser transferido de cidade, deixava para trás uma porção de relacionamentos já constituídos, sejam pessoais, ou profissionais.

<sup>16</sup>- Em São Carlos, o investigador do DEOPS ficou surpreso com a reunião realizada entre os ferroviários da Paulista e lideranças da Federação. Disse que observou uma disposição bastante acentuada para uma greve, pois pode sentir o “delírio” da assembléia quando o tema foi discutido. DEOPS, Dossiê 2432, Vol. 2, folha 33.

cuja sede do sindicato ficava em Bebedouro, trabalhadores que organizaram o sindicato foram demitidos pela direção da empresa<sup>17</sup>.

No dia 27 de novembro, ocorreu uma grande concentração na sede conjunta dos sindicatos dos ferroviários da S.P.R. e da Sorocabana. No dia anterior, o representante do Ministério do Trabalho e uma comissão ligada ao sindicato estiveram reunidos com a superintendência da Inglesa, que prometeu estudar no mês de Janeiro a readmissão dos operários envolvidos nos movimentos. Os trabalhadores reunidos queriam que fosse acertado um ultimato para a solução imediata do problema, mais tardar no fim de dezembro, caso contrário deflagrariam uma nova paralisação. Todavia, os integrantes da comissão, com um ponto de vista mais moderado, conseguiram aprovar a proposta da empresa, de aguardar até o início de Janeiro. Mas, segundo o investigador do DEOPS infiltrado,

(...) “parte que votou desfavorável a proposta da Superintendência, descontente com tal atitude, retirou-se da assembléia manifestando o mais rude descontentamento, e é essa a parte mais perigosa, pois é aquella influenciada pelos estranhos e pelos demitidos”.

“A situação, embora adiada a solução por mais trinta dias, continua um pouco agitada, pois grande parte daqueles que assistiram a assembléia, não ficaram satisfeitos” (...) <sup>18</sup>

Independente de ser grande ou pequena a parte descontente, as reuniões dos sindicalistas em torno da Federação foram intensas durante o período, resultando na organização de um plano de reivindicações mínimas, “criteriosamente elaborado” de acordo com “um estudo minucioso” da situação reinante nos locais de trabalho de todas as Estradas de Ferro:

- 1º- Aumento de salário na seguinte proporção: vencimentos até 200\$ - 30%; 201\$ a 300\$ -25%; 301\$ a 400\$ - 20%; 401\$ a 500\$ -15%; 501\$ a 600\$ -10%.
- 2º- Reconhecimento do sindicato pelas empresas à base de um acordo firmado entre as partes e criação de uma Comissão Permanente de Conciliação.
- 3º- Desconto em folhas de pagamentos das mensalidades sindicais e demais contribuições devidamente autorizadas pelos ferroviários, com prestação de contas até o dia 10 do mes subsequente.
- 4º- Cumprimento da lei de férias.

---

<sup>17</sup>- DEOPS, Dossiê 2432, Volumes de 1 a 5. Em algumas assembléias realizadas em São Paulo, os ferroviários tiveram a companhia de lideranças opositoras do sindicato dos trabalhadores da Light e da União Sindical dos Profissionais de Volante.

<sup>18</sup>- DEOPS, Dossiê 2432, Vol. 2, folha 33, Gabinete de Investigações, São Paulo, 28 de novembro de 1933.

- 5º- Regulamentação do horário para cada categoria, obedecendo a lei das oito horas.
- 6º - Abolição completa do trabalho a empreitada dentro da própria Estrada.
- 7º- Revisão do Regulamento das Estradas, onde se definam os direitos e deveres, destas e dos ferroviários de acordo com as leis sociais.
- 8º- Salário mínimo para cada Empreza.
- 9º- Readmissão dos operários da São Paulo Railway, Cantareira, da Douradense, João Santiago de Oliveira da Cia. Paulista e Josino Vieira da S. Paulo Goyaz.
- 10º- Construção de casas para os operários de acordo com que dispõem os arts. 43 e 44 previstos do regulamento da Polícia e Tráfego das Estradas de Ferro, com exceção da Companhia Paulista, São Paulo Railway e Araraquarense.
- 11º- Aprovação do “quadro” do pessoal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil organizado pelo Sindicato.
- 12º - Pagamento com 50% de aumento para o trabalho extra.
- 13º- Estabelecimento do horário para o pessoal da V. P. (Via Permanente), sem prejuízo das horas que gastarem da residência ao local do trabalho.
- 14º- Suspensão nunca superior a 3 dias; que além deste prazo seja instaurado inquérito administrativo.
- 15º- Descanso dominical, com exceção do pessoal do Trafego e Transportes para os quais devem ser estabelecidas e respeitadas suas folgas correspondentes aos domingos.”<sup>19</sup>

No panfleto distribuído entre os trabalhadores, as lideranças da Federação prometiam a luta “sem desânimo” pela “conquista total” dos pontos reivindicados, o que incluía a predisposição para uma greve. Nas reuniões realizadas entre os dias 17 e 19 de dezembro, em que o principal tema foi a reforma das caixas de aposentadorias, chegou a ser cogitada uma paralisação para o dia 02 de janeiro. Uma greve na Noroeste do Brasil só não aconteceu no início da segunda quinzena de dezembro, porque diante da “disposição” imediata esboçada entre os ferroviários em assembléia realizada em Bauru, os membros da Federação teriam alertado que nenhum sindicato poderia agir isoladamente. Nos últimos dez dias do ano, novas assembléias discutiriam a proposta de formação de um plano de ação e de comitês em todas as estradas de ferro de São Paulo,

---

<sup>19</sup>- Fonte: Boletim da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, Dezembro de 1933.

e acertaram para a primeira quinzena de janeiro, o prazo final para uma decisão da superintendência da Inglesa<sup>20</sup>.

O plano elaborado em reunião realizada no dia 2 de janeiro determinava que, até o dia 15, os sindicatos deveriam organizar seus “Comitês de Greve” e constituir grupos obedientes a suas diretorias locais encarregadas de coordenar o movimento. Estas, contudo, seriam subordinadas a um “Comitê Central de Controle” situado na capital, composto por um integrante de cada sindicato. Cabia aos Comitês locais criarem seus códigos de comunicações; elaborarem criteriosamente os planos de sabotagem, que deveriam ser rigorosamente executados antes do movimento; e empregarem a máxima violência quando houvesse necessidade, ou segundo a determinação dos órgãos dirigentes. Cabia aos sindicatos permitirem ao Comitê Central “entabular” todas as negociações com as empresas e autoridades; três dias antes, estabelecerem memoriais com todos os itens do plano geral e mais reivindicações locais; e lançarem manifestos “enérgicos e claros” no sentido de “agitar” o pessoal e torná-lo “ciente” da existência do Comitê de Greve e de sua legitimidade para dirigir o movimento. A volta ao trabalho só seria admitida segundo a ordem de “representantes especiais”, devidamente credenciados por um “código especial” proposto pelo Comitê Central de Controle. A colaboração de “elementos estranhos” ficava condicionada a entendimentos com os Comitês locais e central, e caso ingressassem na luta, teriam que seguir o que fosse estabelecido por eles. A Greve teria início após a chegada dos emissários aos sindicatos do interior e a viagem de um representante sindical local em direção a capital, destinado a compor o Comitê Central de Controle<sup>21</sup>.

Os comitês locais se instalaram nas cidades com oficinas empregadoras de grandes contingentes de trabalhadores, como Bebedouro, Botucatu e Sorocaba, ou com depósitos de locomotivas, como Dois Córregos, onde viviam muitos maquinistas e foguistas da Companhia Paulista. Nesta localidade foi realizada uma reunião no dia 11 de janeiro com cerca de 90 trabalhadores, em que foram discutidos pontos relativos à reforma das caixas de aposentadorias e às “reivindicações mínimas” da Federação Regional e do Sindicato de Operários Ferroviários. Os trabalhadores presentes também foram incitados a participarem da greve e a assinarem um termo de compromisso de

---

<sup>20</sup>- Neste período, a diretoria da S.P.R. desferiu novas investidas contra o sindicato, como a distribuição de Boletins difamando as lideranças dos seus operários e a fundação de um “Centro Ferroviário”, contendo no seu programa a promessa de criação de cooperativa, escolas, assistência médica e hospitalar, esportes, etc. Tais investidas visavam difamar as lideranças do sindicato, dizendo que até agora não tinham feito nada pela categoria, e chamar os trabalhadores para o “Centro” com o fim de lançar a ideologia da empresa e fragmentar a mobilização dos trabalhadores. A resposta foi a radicalização do movimento conduzido pelo próprio sindicato, contra a direção da empresa.

<sup>21</sup>- DEOPS, 2432, Vol. 2, folhas 44 a 47.

obediência à liderança local, o maquinista João Dyonisio, que elaborou os planos de sabotagem e organizou dois grupos de trabalhadores destinados a cortarem fios telegráficos e retirarem trilhos nos trechos de Ventania e Mineiros do Tiête. No dia 17, um membro deste comitê, Domingos Augusto da Silveira, foi requisitado para ir até São Carlos, onde recebeu instrução da data de início da greve: 19 de janeiro, a partir da meia-noite<sup>22</sup>.

Na noite do dia 18, os ferroviários comunicaram os códigos telegráficos elaborados às diversas localidades, determinando a execução dos planos de paralisação do tráfego de trens. A sede sindical de São Carlos enviou o código “*Ernesto segue amanhã Rio*” para as estações de toda Paulista; Araraquara, “*Mande dinheiro encomenda*” para toda Araraquarense; e Bauru, “*Despache pedido*”<sup>23</sup> para toda Noroeste do Brasil. Mas a estratégia traçada já estava sob a mira dos oficiais do DEOPS. Um delegado incumbido de “irradiar” de Araraquara a ação policial nas linhas das estradas de ferro da região (Araraquarense, São Paulo-Goiás, Paulista e Douradense), embarcou no noturno das 22h do dia 19 em São Paulo. Às duas horas da madrugada, uma parada prolongada na estação de Graúna (162 km de Jundiaí) o fez perceber o início do movimento e, em companhia de um tenente e dois investigadores, foi até o maquinista e o forçou a prosseguir viagem. Os quatro homens dentro da locomotiva elétrica da Paulista seguiram o caminho, mas só um não estava com arma em punho. Forçado pelos policiais, restou poucas alternativas ao maquinista que preferiu fazer o trem andar.

De dentro da elétrica, a vista panorâmica que se tinha do lado de fora convenceu ainda mais as autoridades quanto ao “poder” do movimento organizado pela Federação. Em Itirapina (174 km de Jundiaí), um grevista tentou incendiar uma locomotiva; próximo a São Carlos (206 km de Jundiaí), houve cortes de fios dos telégrafos e derrubada de “âncoras” da rede de energia, o que impediu a delegação de seguir viagem de trem até Araraquara. No decorrer dessa linha tronco, até Colômbia (506 km de Jundiaí), foram constatadas depredações do mesmo “gênero”. Em Barretos, cerca de 1.500 trabalhadores paralisaram os serviços do Frigorífico Anglo, do dia 19 ao dia 24, “*manejados e insuflados pelos remanescentes do Partido Socialista*” daquela cidade, só voltando ao trabalho com a intervenção de um representante do Ministério do

---

<sup>22</sup>- DEOPS, 2432, Vol. 3, Inquérito Policial da Comarca de Dois Córregos, 14 de março de 1934.

<sup>23</sup>- DEOPS, 2432, Vol. 5, folhas 57 a 60.

Trabalho<sup>24</sup>. Em Bebedouro, no entroncamento da Paulista e da São Paulo-Goiás, cujos trilhos nessa época chegavam até Olímpia e Nova Granada, houve tomada da estação, contudo reprimida pelo “minguado” destacamento de responsabilidade do delegado local<sup>25</sup>.

Na outra linha tronco da Paulista, que naquele ano chegava até Marília (406 km de Jundiaí), a greve alterou as disciplinas e a ordem. Em Pederneiras (303 km de Jundiaí) a estação também foi ocupada pelos grevistas, que impediram a passagem do noturno N-O-6 vindo de Bauru, desligando a mangueira da sua locomotiva. Por ordem de um maquinista, que se encarregou do depósito, ainda recolheram outras locomotivas e apagaram os seus fogos, como medidas de precaução à traição dos que se mantinham “fiéis aos chefes”. Mas a ação coordenada dos ferroviários fiéis a “unidade” paralisou completamente os trabalhos e inverteu a disciplina local, ao negarem o reconhecimento da autoridade do chefe daquela estação, ficando na disputada cadeira do escritório um guarda-trem, que dava ordens de greve: “*tão convencido estava de que realmente era o chefe*”, que não admitia replicas. Mas reconheceu que “*estava ali por ordem da Federação dos Ferroviários e que dali só saia com ordens dela*”. O trabalho de mobilização feito em Pederneiras foi do jovem sindicalista e membro do comitê de Dois Córregos, Domingos Augusto da Silveira, praticante de manobras<sup>26</sup>; a mesma profissão do grevista que deu ordens ao encarregado de telégrafos para isolar a comunicação daquela estação. Possivelmente com idade inferior a 20 anos, um lenheiro desempenhou de maneira “assombrosa” a missão de colher as assinaturas da lista de adesão às reivindicações dos direitos que estavam sendo lesados, (...) “*correndo a todos os pontos onde sabia encontrar companheiros, fazendo-os assinar, uns espontaneamente, outros sobre ameaça de revolver em punho*”(…), como aconteceu com um manobrista que, (...) “*além de ter recebido um empurrão sobre o peito teve a arma apontada como um argumento convincente de que devia seguir os outros companheiros*”<sup>27</sup>. Os “papéis” desempenhados pelos grevistas jovens, configuram, ao mesmo tempo, outra inversão de

---

<sup>24</sup>- DEOPS, Vol. 1, Relatório Policial da Greve de 1934 nas ferrovias paulistas, 29 de janeiro de 1934. Convém registrar que a Cia. Frigorífica e Pastoral de Conselheiro Antônio Prado era dona do frigorífico, comprado em 1909 pela empresa inglesa Anglo. O movimento grevista dos ferroviários ainda contou com o “compromisso” da União Sindical dos Profissionais de Volante, que englobava motoristas de automóveis particulares, comerciais e coletivos da capital e uma das suas principais reivindicações era a “*liberdade sindical (não intervenção do Estado, por meio do Ministério Policial do Trabalho em nossas questões de reunião, associação, pensamento e imprensa proletária)*”. Este ponto compunha sua circular com a data de 21/01/1934.

<sup>25</sup>- Idem. Segundo o delegado do DEOPS, a São Paulo-Goiás esteve “apenas 12 horas em greve”, pois o desfecho rápido deveu-se exclusivamente a ótima atuação do delegado local, que “dispondo de um minguado destacamento, foi pessoalmente desalojar os grevistas; em seguida a esse acto e após uma exortação daquela operosa autoridade, os ferroviários da S. Paulo-Goyaz voltaram todos ao trabalho”.

<sup>26</sup>- No Inquérito Policial investigado, não consta as idades dos ferroviários, mas se supõem que tivessem entre 20 e 25 anos de idade, por serem praticantes de manobras, a primeira etapa de quem inicia na carreira de maquinista.

<sup>27</sup>- DEOPS, 2432, Vol. 3, folhas 96-98, Relatório da Delegacia de Polícia de Pederneiras.

valores na disciplina do trabalho ferroviário, caracterizada pela experiência, em que seria “normal” a honra, a calma e a prudência.

Segundo o delegado de Pederneiras, o chefe de estação, o Sr. Joaquim Duarte Grego, foi um fiel funcionário que procurou restabelecer a ordem do local, mas quase “sacrificado em seu posto de honra” pelos grevistas, que o teriam chamado de ladrão e o ameaçado de morte. Outro ferroviário que agiu dentro da “normalidade” foi o ajustador de máquinas que teve “calma e prudência” para negar a chave da gaveta onde estavam guardadas as ferramentas, que serviriam ao “intento destruidor” do “chefe improvisado” do depósito, de arrancar peças das locomotivas para torná-las inutilizáveis. O relato do comportamento de oposição à greve, feito pelo delegado, justificaria a repressão do destacamento policial deslocado de Bauru contra a ação “assombrosa” dos grevistas, estranhos à ordem vigente, que estavam impedindo homens honestos de trabalhar. O relato também pode levar à interpretação de que os trabalhadores não estavam unidos. O número de grevistas envolvidos em cada localidade e o grau de violência praticado revela a mobilização e a execução do plano da Federação, mas as resistências a aderir ao movimento e se opor às sabotagens, é um sintoma da falha da estratégia adotada.

À primeira vista, a quebra de máquinas e as sabotagens podem aparecer associadas à luta dos ferroviários contra a forma, contra a aparência determinada do meio de produção como base material do modo capitalista de produção, como analisou Marx (Ob. Cit., II: 15)<sup>28</sup>. Em uma perspectiva diferente, Thompson (1989, III) vê na quebra das máquinas, principalmente nos movimentos *luddistas* ocorridos em Lancashire (1811-12), não só o ataque aos símbolos de exploração e do sistema fabril. O movimento *luddista* foi fundado no sindicalismo e comitês secretos, e em determinados momentos, expressou a consciência em relação a objetivos mais amplos<sup>29</sup>. Hobsbawm (2000b: 20) vê como obvio o valor desta técnica: “*tanto como de fazer pressão nos*

---

<sup>28</sup>. Neste caso, para Marx, a luta assume um caráter fetichista, pois não foi desenvolvida de maneira consciente, de modo a se chegar à essência do problema. Marx dá um exemplo, por meio de um acontecimento de 1758, quando Everet construiu a primeira máquina de tosquiador movida à água, queimada pelas 100 mil pessoas que ela deixou sem trabalho. Durante os 15 primeiros anos do século XIX, outros movimentos com nome de *luddita*, ofereceram a governos “antijacobinos” ingleses, justificativas para as mais reacionárias medidas de violência (Idem).

<sup>29</sup>- Segundo Thompson (Idem: 125), a brutalidades dos trabalhadores em relação às máquinas, destruindo-as, ocorria, às vezes, por serem odiosas enquanto tais. “*Na maioria das vezes, era uma forma de fazer valer condições consagradas pelo costume, de intimidar os fura-greves, os trabalhadores ‘ilegais’ ou patrões, ou ainda meios auxiliares (freqüentemente eficazes) de greves ou outras ações sindicais*” (...) “*Embora relacionado com esta tradição, o movimento luddista deve ser diferenciado dela, em primeiro lugar pelo seu alto grau de organização, e em segundo pelo contexto político em que floresceu. Essas diferenças podem se resumir numa única característica: embora tendo sua origem em queixas trabalhistas específicas, o luddismo foi um movimento de feição insurrecional, que oscilou continuamente à beira de objetivos revolucionários ulteriores. Isso não quer dizer que tenha sido um movimento revolucionário totalmente consciente; por outro lado, tinha uma tendência a se transformar num movimento desses, e é esta tendência que é subestimada com excessiva freqüência*”.

*empregadores, como de garantir a solidariedade essencial dos trabalhadores*”<sup>30</sup>. No caso dos ferroviários da Paulista, a retirada dos trilhos e o corte dos fios de telégrafo têm o fim de impedir as comunicações entre as localidades, evitando assim a ação das dissidências e viabilizando o controle local às lideranças grevistas. A paralisação do tráfego de trens é a principal estratégia de uma greve ferroviária, pois é atacando os lucros das companhias de estradas de ferro e de seus clientes, que se pode acelerar o processo de negociação. A quebra e o incêndio de locomotivas cumpriram esse objetivo. Todavia, o cuidado do manejo, a responsabilidade do trabalhador ferroviário com suas “ferramentas” de trabalho e o “amor” dos maquinistas às locomotivas que dirigia expressavam a relação de interação e identidade do ferroviário com os seus meios de trabalho. Difícil avaliar a estratégia de paralisação do tráfego de trens, que se baseia, em grande parte, nas sabotagens e quebras de máquinas.

As diferentes atitudes dos operários quanto à danificação proposital das instalações ferroviárias e adesão ao movimento podem ser caracterizadas por meio da “leitura” de um inquérito policial instaurado em Dois Córregos, pelo qual foi investigado todo o processo da greve daquela localidade e apurou a responsabilidade pela sabotagem no km 118 da estrada sentido Jaú, onde ocorreu o descarrilamento da locomotiva 613 a vapor, que puxava carros de passageiros. Não houve vítimas, mas o resultado do inquérito penalizou financeiramente quem causou os danos materiais da locomotiva, trilhos, dormentes e fios de telégrafo. Foram interrogadas várias testemunhas e nas reconstruções, dissimuladas ou não<sup>31</sup>, é possível compreender um pouco a “dimensão psíquica e afetiva” dos operários quanto às suas ações individuais na paralisação. Dentre as variadas possibilidades dos depoimentos, julguei interessante trazer para esta discussão o recuo de um operário diante da represália que poderia sofrer, por ter participado de uma sabotagem ao lado dos seus “companheiros”; e a atitude de fidelidade de um maquinista em relação ao plano do comitê, ao se negar a fazer o seu trem andar.

---

<sup>30</sup>- Hobsbawm (Idem: 30) considera que, na Inglaterra do período da revolução industrial, a negociação coletiva através do tumulto, ou destruição de máquinas, “foi pelo menos tão eficiente como qualquer outro meio de exercer pressão sindical, e provavelmente mais eficiente do que qualquer outro meio disponível antes da era dos sindicatos nacionais para grupos tais como os tecelões, marinheiros e mineiros”.

<sup>31</sup>- Por serem depoimentos relativos a um inquérito policial acerca das responsabilidades de depredações resultante de um movimento grevista, é muito provável que tenha ocorrido coação e fatalmente isto interfere nas reconstruções feitas pelos operários. As narrativas também envolvem a mentira e a estratégia de dissimulação por parte do grupo, que delega a responsabilidade a uma pessoa, geralmente, o líder da greve, o que acontece neste caso, cuja culpa recai no maquinista João Dyonisio, que também aconselhou os trabalhadores a o acusarem. Contudo, é interessante resgatar o processo, pois os fatos e as ações descritas se aproximam da realidade, principalmente quando as falas das testemunhas, dos acusados e das autoridades se cruzam.

O feitor da turma de conserva 427 da via permanente, sem saber, foi nomeado pelo comitê para ser o responsável pela sabotagem no ramal de Campos Sales, pois residia na colônia da Paulista situada nas proximidades de Mineiros do Tietê. Às 4 horas da manhã do dia 19 de janeiro, foi chamado por um grupo de 20 grevistas, que lhe comunicou que a greve havia começado e lhe pediu para fornecer ferramentas para cortar a linha. O feitor se negou a aderir ao movimento e disse que tinha poucas ferramentas com ele. Mas o líder do grupo insistiu e entrou no depósito da casa, de onde levou duas alavancas e um machado e, antes de partir, fez o convite novamente ao feitor. Este alegou estar adoentado, mas indicou o seu vizinho, que era seu empregado da turma de conserva. O grupo foi à casa do indicado e após acordá-lo, o convidou para arrancar um trilho logo adiante. Ele respondeu que iria se vestir. No seu depoimento, disse que o grupo seguiu na frente, momentos antes de sair para fazer o seu serviço de ronda. Na estrada de ferro encontrou o pessoal que lhe “ordenou” que auxiliasse na retirada dos pregos que seguravam os trilhos. Receoso de que sua recusa fosse “mal interpretada” pelos “companheiros”, foi até o lugar e simulou estar tentando arrancar um dos pregos e disse que não conseguia, pois a alavanca era inapropriada para aquele serviço, mas outra pessoa do grupo tomou-a de suas mãos e fez. Após consumir a danificação da linha, o grupo foi embora pela estrada de rodagem. O empregado seguiu em direção às casas da colônia e foi comunicar ao feitor que a linha achava-se interrompida. Momentos depois, um carro guiado por um *chouffeur* chegou trazendo o superintendente da 4ª divisão da Paulista, sediada em Dois Córregos<sup>32</sup>. O feitor e o seu empregado da turma de conserva comunicaram a sabotagem e munidos das ferramentas necessárias, acompanharam o superintendente e o *chouffeur* até o local e recolocaram o trilho no lugar.

Em Rio Claro, às 22h20min do dia 18 de janeiro, o maquinista Pedro Ângelo Silva assumiu a direção do noturno N.J.15, que vinha de São Paulo com destino à Bauru. Aproximadamente à meia-noite, parou em Ventania (9 km de Dois Córregos), deixou o “staff” de Tabuleiro e decidiu não prosseguir, pois foi comunicado pelo chefe

---

<sup>32</sup>- A 4ª Divisão da Cia. Paulista, sediada em Dois Córregos, compreendia a extensão de 415 km: Itirapina à Jaú, Dois Córregos a Bauru, e Pederneiras a Marília.

daquela estação, que o “staff”<sup>33</sup> elétrico local estava interrompido. No seu depoimento, afirmou que de acordo com o regulamento da estrada, sem o “staff” ou “ordem por escrito” do chefe do movimento, os maquinistas não podem levar o trem a outra estação, correndo o risco de sofrer “penas severas”. Assim, sem a “ordem”, decidiu permanecer na estação com o trem de passageiros, que transportava cerca de 200 pessoas. À meia-noite e quarenta, o filho de um “vendeiro” de Ventania trouxe a notícia ao chefe de estação, de que uma fazenda havia recebido o telefonema do superintendente da 4ª divisão, que “ordenava” ao maquinista seguir viagem sem o “staff”. Mas ele se recusou a conduzir a locomotiva com os carros de passageiros por não ter sido chamado ao telefone para receber pessoalmente a “ordem” e ainda justificou que desconhecia o estado da linha, que poderia ter sido sabotada e que não queria assumir a responsabilidade de possíveis desastres sem uma “ordem formal” dos seus superiores<sup>34</sup> ou da polícia local.

Mas o maquinista Antonio Duarte Grego, em seu depoimento, confessou que Pedro se recusou a cumprir a ordem do superintendente da 4ª divisão, porque tinha aderido ao movimento. Às 02h30min, este maquinista foi até o depósito de máquinas de Dois Córregos, onde encontrou os seus companheiros e ficou sabendo que o noturno que vinha de São Paulo estava parado na estação de Ventania. O superintendente e o delegado de polícia chegaram e perguntaram aos grevistas se reconheciam outras depredações na seção da estrada de Ventania a Dois Córregos, pois levariam uma “ordem formal” para Pedro trazer o trem. Os grevistas responderam que não podiam garantir, mas afirmaram que não haviam planejado nenhuma sabotagem. Antonio reiterou que não adiantaria levar a “ordem”, pois Pedro corresponderia somente ao pedido dos seus companheiros e, então, o delegado “pediu” a ele para acompanhá-lo até Ventania, ao lado do superintendente e de mais dois policiais, a fim de falar com Pedro. Antes de chegarem à estação, o delegado tramou uma prova de “fidelidade”: sugeriu que Antonio se escondesse enquanto o superintendente fosse entregar a “ordem formal” ao maquinista. Mas nem a ordem por escrito, entregue pelas mãos do superintendente da 4ª divisão, fez Pedro por o trem em movimento. Logo após a tentativa frustrada do

---

<sup>33</sup>- O “staff” elétrico, no caso da Paulista, é uma licença de bastão metálico para a circulação de um só trem entre duas estações. Ele tinha a finalidade de controlar o tráfego e evitar possíveis acidentes. Nenhum maquinista podia levar um trem na seção protegida pelo “staff”, sem que estivesse de posse do respectivo bastão. A seção protegida pelo “staff” ficava situada entre os sinais de entrada de duas estações vizinhas e em cada bastão estava escrito o nome da estação de partida. O trem só podia parar na estação próxima, caso o maquinista estivesse com o respectivo bastão da estação anterior, caso contrário tinha que voltar e pedir autorização expressa do Movimento. Neste caso, o maquinista recebia punição, independente dos motivos da falta ou troca de bastões. **Manual de Circulação. Vigora a partir de outubro de 1971. Companhia Paulista de Estradas de Ferro.**

<sup>34</sup>- Neste caso, o maquinista estava subordinado à autoridade do superintendente da 4ª divisão, que tinha sob a sua responsabilidade o movimento diário dos trens, do tráfego e da manutenção dos trilhos.

superintendente, mas de acordo com os objetivos investigativos do delegado, Antonio subiu na locomotiva e disse:

“pode seguir Pedro, não tem nada”.

Pedro acendeu o farol, abriu a bomba, engatou a marcha e colocou movimento na locomotiva, que partiu levando os carros com os 200 passageiros. À 1 km de Dois Córregos, Antonio sugeriu ao Pedro apagar o farol da locomotiva, pois era um dos sinais combinados pelos grevistas. O trem chegou à estação às 4 horas da manhã.

As duas ações descritas caracterizam diversas atitudes operárias, inclusive do superintendente, que talvez tenha representado o papel de operário ao arrumar o trilho de Mineiros do Tietê. Na primeira ação, o feitor se negou a fazer parte do movimento, indicou um dos seus empregados, que simulou por medo da represália e, depois, ambos ajudaram o chefe a consertar a linha. Na segunda ação, o maquinista Pedro Ângelo se recusou a levar o trem, alegando obedecer a normas de segurança, mas depois ficou provada sua adesão à greve, por meio da técnica do delegado e da delação de um companheiro. O superintendente, a maior autoridade de uma determinada região, interferiu em diversas situações, impediu acidentes e consertou diversos estragos, só não conseguiu evitar o descarrilamento de uma locomotiva e fazer um maquinista desistir da causa que defendia.

O recuo do empregado de conserva expressa a tensão quanto à reação, não só dos grevistas, mas, sobretudo, dos chefes. Pelo fato de viverem na colônia de moradias da Paulista, a dependência em relação à empresa é maior. Uma atitude oposta a tal dependência é representada pelos jovens que tomaram a estação de Pederneiras, que fizeram uso da ameaça e da depredação, independentemente da presença das autoridades, talvez porque eles ainda estivessem no início da carreira e ainda não gozassem de nenhum benefício da companhia e não tivessem preocupação com o sustento de uma família. Pedro Ângelo parou um trem de acordo com a lógica dos procedimentos de segurança da empresa e as justificativas que apresentou ao chefe da estação de Ventania representam a estratégia adotada para manifestar o seu apoio à greve sem que sofresse represálias. Mas sua atitude foi diferente da do empregado da turma de conservas, pois ele não se intimidou com a intervenção do superintendente e manteve sua postura até as últimas conseqüências, em fidelidade ao movimento.

Inicialmente, o movimento demonstrou-se coeso em torno da estratégia da Federação<sup>35</sup>. Todavia, os protestos ficaram dispersos no interior de São Paulo, entre outros motivos, porque o DEOPS havia planejado a vigilância em pontos estratégicos das diversas estradas de ferro, distribuindo reforços policiais nas cidades com maior concentração de trabalhadores e desarticulando a ação das lideranças com prisões antes da eclosão do movimento. Em Campinas, todo o comitê de greve foi detido; em Rio Claro, medidas preventivas foram tomadas para “debilitar qualquer movimento”; em Rincão, houve repressão policial com a prisão dos que se supunha estarem estimulando os outros operários a paralisarem o tráfego dos trens; em Santos, “*excepcional atividade policial desdobrada nos trabalhos de vigilância, nos de detenções dos operários e no de admoestações aos elementos que poderiam ser úteis à parede*”<sup>36</sup>; no dia 18, lideranças da S.P.R. foram presas em Alto da Serra; nas estações Barra Funda, Luz e Lapa, patrulhas de soldados armados fizeram o trabalho de prevenção, mas na primeira os operários abandonaram o serviço, apesar da possível repressão; também havia um comício dos grevistas programado para acontecer no dia 20, às 17 horas, no Largo da Concórdia, mas “*a delegacia já havia providenciado o policiamento do referido largo, no sentido de evitar aquela manifestação pública*”<sup>37</sup>; na Noroeste do Brasil, dois terços dos trabalhadores entraram em greve e voltaram ao trabalho na metade do dia 20, pois receberam a informação de que o Ministério dos Transportes havia aceitado a proposta de organização do quadro de funcionários da Noroeste feito pelo sindicato, mas os policiais montaram “campanas” em Bauru, localizaram as residências dos membros da diretoria do sindicato e os prenderam antes do movimento irromper.

O exemplo de resistência partiu dos operários da estatal Sorocabana. Ao longo da sua estrada, que penetra no interior de São Paulo, houve várias ações: em Assis os grevistas tomaram a estação e cortaram a água e luz da cidade; em Botucatu, cerca de 1.000 trabalhadores paralisaram os trabalhos, a estação ficou sob a guarda de policiais com “armas embaladas”, um engenheiro teve que dirigir um trem de carga com soldados sobre os “breaks” e ainda foram presos 4 ferroviários, entre eles o delegado do sindicato, além da sede regional ter sido invadida.

---

<sup>35</sup>- Nesta greve, como na de 1906 e tantas outras, a ação de mobilização dos trabalhadores encontrou diversos entraves nos caminhos de ferro. O piquete ao trabalho dos maquinistas é dificultado pelo fato deles começarem a trabalhar a partir de pontos indeterminados, em diferentes escalas de horários. Levando-se em consideração que os sindicatos ainda não tinham grande penetração na massa de trabalhadores, que se multiplicou desde a primeira década, pode-se afirmar que as reuniões locais foram determinantes para a adesão dos maquinistas da Paulista.

<sup>36</sup>- Diário de São Paulo, 20 de janeiro de 1934.

<sup>37</sup>- DEOPS, 2432, vol.5, 20 de janeiro de 1934.

Em Sorocaba, uma bandeira vermelha presa a um fio da Light sobre os telhados das casas de Vila Prudente causou temor nos policiais, que imaginaram que ela estivesse presa junto a uma bomba. Com toda a operação de desarme executada, averiguou-se que a suposta bomba era, na verdade, um simples suporte da bandeira, que representava a manifestação de grevistas ligados ao sindicato dos trabalhadores da Sorocabana. Nas oficinas da empresa, sob as lideranças do presidente do sindicato Benedito Dias Baptista e do líder comunista Ladislau de Camargo, os ferroviários demonstraram disciplina ao movimento. Na manhã do dia 19, os 1.300 operários que entraram nas oficinas esperaram soar a sirene das 7 horas e ao invés de começarem as atividades, deixaram os prédios “*em mangas de camisa, com os paletós à mão*” e desfilaram pelas ruas da cidade em direção a delegacia regional do sindicato, mas sob o olhar da policia de “*carabina embalada*”<sup>38</sup>. Tal resistência reacendeu a chama do movimento em outras seções da Sorocabana, fazendo mais operários paralisarem suas atividades em diversas estações no interior de São Paulo e na capital.

A greve perdurou por quatro dias e foi encerrada com o compromisso assinado pela diretoria da Estrada de Ferro Sorocabana, de atender 30 itens reivindicados. Na S.P.R., os ferroviários demitidos foram incorporados ao quadro de funcionários da empresa, um dia antes do início da greve. Mas logo no dia 19, a sede conjunta dos sindicatos da S.P.R., Sorocabana e Federação Regional já havia sido invadida pelos policiais, implicando na prisão do presidente e vice das duas primeiras entidades, respectivamente. O delegado de ordem social de São Paulo considerou que o movimento, organizado da forma que estava, era “um golpe audaz” dos sindicalistas em relação ao governo do Estado. Mas o apelo dos sindicalistas enviado ao comandante da II Região Militar, ao Ministro do Trabalho e da Viação e a um jornal paulista através de telegrafo, pedia apenas o respeito às leis sindicais:

(...) “sedes varejadas policias attentado contra sindicalização, provinda lei federal vigente, cuja jurisdição federal outorga plenas garantias jurídicas – protestam contra arbitrariedades interferência policial seio organizações. Solicitam v. exa. liberdade immediata operários “syndicalizados” funcionamento regular sindicatos, somente processos regular poderiam ser cassados.” (...)”<sup>39</sup>

Armando Avellanal Laydner, deputado classista dos ferroviários na Assembléia constituinte e liderança dos trabalhadores da Sorocabana, disse à imprensa carioca, que foi surpreendido pelo desfecho dos acontecimentos e que aquele movimento não

---

<sup>38</sup>- DEOPS, 2432, Vol.5, folha 13. Notícia de jornal, “A greve continua na Sorocabana”, não discriminado.

<sup>39</sup>- Idem, folha 12. Notícia de jornal, “O andamento da greve dos ferroviários”, não discriminado.

correspondia à aspiração legítima da classe. Entretanto, como representante, colocava-se “incontinente” ao lado dos interesses dos seus companheiros, especialmente os da Sorocabana, “em cujo meio maiores facilidades encontraram os exploradores, que aproveitaram antigos e já conhecidos ressentimentos entre os operários respectivos e a administração”. Ainda afirmou no seu discurso que se esforçaria junto ao governo do Estado para evitar conseqüências piores às organizações ferroviárias e denunciaria aos “proletários de sua terra” o lugar onde se encontravam os exploradores dos operários<sup>40</sup>. Essa liderança fazia referência a Benedicto Dias Baptista e a Ladislau de Camargo, difamados pela falsa denuncia de terem roubado armários do escritório da entidade e dinheiro das “quotas-partes” da cooperativa.

Após terem sido afastados da presidência do sindicato, que foi assumido pelo deputado classista, assim se manifestaram:

(...) “Si um anno depois da nossa greve ainda passamos um 1º de maio sem sequer fazer uma única demonstração de nossa força para impor à administração o cumprimento do accordo por ella assignado, é que, positivamente, o Syndicato não está na mãos de ferroviários lutadores, é que, o divisionismo reina alli, é que os seus dirigentes incommodam-se mais com a situação e com as luctas pessoais do que com os interesses dos ferroviários da Sorocabana” (...)<sup>41</sup>

É difícil afirmar que a carta batida à máquina tenha chegado às mãos dos trabalhadores, mas é muito provável que este documento apreendido pelo DEOPS e transcrito aqui seja aquele que foi dirigido ao deputado classista, que também virou “dono” do sindicato. As palavras e o sindicato das lideranças combativas foram apoderados, respectivamente, pelo DEOPS e pelo deputado. Armando Laydner valeu-se de seu contato com o governo do Estado e obteve do Interventor uma ordem para que os

---

<sup>40</sup>- Idem. Na circular da “União Sindical dos Profissionais do Volante” de 21/01/1934, havia a seguinte insinuação: (...) “desde os primeiros momentos os Laydner, os Custódio Guimarães, lacaios do ministro do trabalho, se collocaram ao lado da empresa exploradora, fazendo o papel de miseráveis cães policiais contra seus companheiros. Esta lição nos deve servir de exemplo para que não confiemos em nenhum agente patronal ou governamental que apareça aí como intermediário e conciliador. Só devemos aceitar como dirigente de nossa luta o Comitê de Greve” (...)

<sup>41</sup>- DEOPS, 2432, vol. 5, folha 170, “Carta aberta de Benedicto Dias Batista e Ladislau de Camargo a Armando Laydner e a todos os ferroviários da Sorocabana”, Maio de 1935. Como resposta às denúncias, escreveram: “A verdade é a seguinte: quando Armando Laydner apoiado na administração e na polícia, esforçava-se para nos depor da direcção do Syndicato, retiramos alguns móveis e os arquivos para que não continuasse a sumir documentos, como mysteriosamente (!) vinha acontecendo. Quando afinal fomos obrigados a entregar a direcção do Syndicato, tudo aquilo foi devolvido integralmente. É este o grande facto material em que se appoia Laydner para nos processar” (...) Quanto às “quotas-partes”, argumentaram que 350:000\$000 se resumiam a pedidos de inscrição, que nunca se transformaram em dinheiro “e se tanto barulho foi feito por Laydner e seu grupo em torno de um tão vultuoso ‘desfalque’ em nossa Cooperativa, foi por ordem da administração, a fim de desmoralizar a Cooperativa em beneficio dos famigerados Armazéns de Abastecimento, arapuca que rouba os últimos tostões dos trabalhadores.”

policiais não agissem contra os trabalhadores da Sorocabana. É bom lembrar, que o Estado também era o patrão dos trabalhadores dessa empresa.

Nas outras entidades também houve perseguições da polícia e das empresas. Na Paulista, por ocasião do movimento, dezesseis trabalhadores foram presos e sessenta e um afastados do trabalho, inclusive o fundador e presidente do Sindicato Operário de São Carlos, Núncio Soares da Silva<sup>42</sup>, que sofreu processo administrativo concluído com sua demissão, acusado de prática de sabotagens. Mesmo com a determinação do Ministério do Trabalho, que atendeu a recurso de um operário afastado, a Paulista,

(...) “que naturalmente tem mais poder que o Sr. Salgado Filho, não ligou a mínima importância às determinações do governo federal. Desta forma, foi burlada, mais uma vez, a lei de sindicalização, que dizem, foi criada para garantir os direitos do proletariado.”

“Estamos nessa situação. As leis sociais trabalhistas são elaboradas e postas em vigor, somente para não serem cumpridas pelo patronato”.<sup>43</sup>

Os direitos de greve e das lideranças, tal como previam as leis sindicais, não foram respeitados por nenhum patrão das estradas de ferro de São Paulo. Pois a greve parece não ter sido entendida como a expressão dos descontentamentos dos trabalhadores no que se refere à organização do trabalho nas companhias e à falta de respeito à autoridade dos sindicatos, apesar das reivindicações terem sido discutidas exaustivamente nas assembléias da categoria assistidas pelos investigadores do DEOPS. Pelo fato das autoridades policiais imaginarem que o movimento se tratava de um “golpe audaz”, parece que foi fixada a crença entre a elite que governava o Estado, de que:

(...) “A organização dos ferroviários é de preocupar a atenção das autoridades do Estado e do Brasil, pois que representa sério perigo à estabilidade da situação em que vivemos e uma ameaça constante aos que tem dever de zelar pela segurança da ordem pública.”<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup>- Núncio Soares da Silva foi suplente de deputado do Partido Socialista Brasileiro e delegado de propaganda da Aliança Nacional Libertadora. Consta na sua ficha de “fé de ofício”, que em 1927 ficou suspenso 54 dias por ter apontado uma garrucha a um chefe, após discussão com troca de palavras. Também foi suspenso em outras oportunidades por responder, ou “observar indelicadamente” aos seus chefes, por se recusar a cumprir plantão e por enviar carta em “termos inconvenientes” ao serviço de pessoal. Porém, entre os funcionários tinha grande prestígio. Com sua demissão da Companhia Paulista, quem assumiu a direção do sindicato foi o maquinista Domingos Teixeira Pinto, que foi tesoureiro do Partido Socialista Brasileiro até 1933 e, posteriormente, 1º secretário da Aliança Nacional Libertadora, em São Carlos. Em 1934, Domingos também foi preso, porém permaneceu na empresa. O fato do líder Núncio ter apontado uma garrucha a um companheiro seria um fato isolado, caso o seu sucessor não tivesse feito o mesmo dois anos antes. Em 1925 o maquinista teria se indisposto com o chefe de Leme, maltratado dois trabalhadores da via permanente e puxado um revólver para um desses, segundo diz o redator da fé de ofício. Domingos não sofreu penalidade por isso, mas foi ameaçado de dispensa caso cometesse nova falta.

<sup>43</sup>- O Sindicato - órgão do sindicato dos ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Bauru, Maio de 1934, Ano I, Número 5.

<sup>44</sup>- DEOPS, Dossiê, 2432, vol. 2, folha 18, São Paulo, 9 de outubro de 1933.

Tantos policiais e “ordens” nos caminhos de ferro, nas praças e nas estações de trem do interior e da capital de São Paulo, tiveram a intenção de impedir a união dos interesses comuns dos ferroviários. A questão social que preocupava a elite era a solidariedade baseada na idéia de “unidade ferroviária”, tal como a que foi demonstrada pelos 1.300 operários de Sorocaba e pelo maquinista Pedro Ângelo, de Rio Claro, parado em uma estação na escuridão e silêncio da madrugada. A vigilância policial nos espaços programados, ou não, para os protestos e discussões acerca de reivindicações, significa que as reuniões dos trabalhadores continuavam sendo contrárias as pretensões econômicas dos proprietários das estradas de ferro, que também financiavam o policiamento. Em 1906 os ferroviários jogaram sabão nas caldeiras das locomotivas com o fim de imporem o que entendiam por dignidade moral e liberdade. Os seus protestos de 1934, – seja o desmonte das locomotivas, o rompimento da linha, a estratégia do “staff”, ou a marcha em mangas de camisa, – representaram a tentativa de tornarem visíveis e sonoros, mais uma vez, os direitos negados pelas administrações das estradas privadas, pelo Estado, ou pelo Governo Federal.

O enfrentamento dos ferroviários com as empresas e autoridades paulistas evidencia as dificuldades que cercavam as lutas pela obtenção de direitos e de organização em entidades representativas. As greves desencadeadas pelos ferroviários de São Paulo, no início dos anos 1930, tornaram premente a criação de leis com o fim de ganhar novamente a confiança dos trabalhadores de estradas de ferro, dissolvida com a “mutação” da lei das Caixas de Aposentadorias de 1923. Um dos principais problemas reinantes nos locais de trabalho de todas as estradas foi detectado pelo “minucioso estudo” da Federação Regional, e dizia respeito ao tempo gasto pela turma de conserva da via permanente nas viagens entre o local de trabalho e às casas de turma, e que não era considerado tempo de trabalho. O decreto N.279, de 7 de agosto de 1935, simbolizou a devolução de uma lei exclusiva aos ferroviários e o artigo quarto, parágrafo três<sup>45</sup>, o atendimento de uma antiga reivindicação das suas organizações. Porém, o artigo que mais significado trouxe à categoria ferroviária, determinava às companhias o pagamento das horas extraordinárias, que será estudado na primeira seção do próximo capítulo. O direito reivindicado desde a greve de 1906 pelos ferroviários da

---

<sup>45</sup> - “No caso das turmas de conservação da via permanente, o tempo efetivo de trabalho será contado desde a hora de saída da casa de turma até a hora em que cessar o serviço em qualquer ponto compreendido dentro dos limites da respectiva turma. Quando o empregado trabalhar fora dos limites da sua turma, ser-lhe-á também computado como de trabalho efetivo o tempo gasto no percurso de volta a esses limites” (Fonte: Decreto N.279, de 7 de Agosto de 1935, Approva o Regulamento que Estabelece as Normas a que deve Obedecer a Duração do Tempo de Trabalho no Serviço Ferroviário, Typ. C.P. Jundiahy, 1935).

Paulista precisou do movimento organizado pela Federação Regional para ser transformado em lei pelas autoridades e, enfim, se chegar a uma possível solução.

Mas a experiência da Federação Regional de São Paulo durou pouco tempo, pois no dia 17 de abril de 1934, em um Congresso realizado em São Carlos, os representantes dos ferroviários de todas as estradas brasileiras discutiram as dificuldades de organizarem os sindicatos em quatro federações regionais, como havia sido deliberado no I Congresso de 1933. Desse modo, acordaram a intenção de constituir a Federação Nacional dos Sindicatos Ferroviários do Brasil, com a sede no Rio de Janeiro, e cujo primeiro presidente foi o ex-deputado classista Armando Laydner. Mas neste caso não existiu a mesma disposição envolvida na criação da organização regional paulista<sup>46</sup>.

Talvez, disposição parecida existiu nos trabalhos realizados por essa Federação no III Congresso Ferroviário, realizado entre os dias 26 a 30 de outubro de 1935, em Victoria-ES, cuja pauta de abertura foi a necessidade de união entre os sindicatos. No Teatro Glória e na estação da cidade, foi possível evidenciar as divergentes linhas de atuação política dos sindicatos e de suas lideranças e também a concordância acerca de alguns pontos, entre eles o consenso de que o Conselho Nacional do Trabalho deveria ser suprimido. A primeira divergência foi exposta pelos representantes do Sindicato Unitivo Ferroviário da Central do Brasil, que sugeriram aos congressistas o não reconhecimento das credenciais dos seus opositores, os representantes da Coligação dos Ferroviários da Central do Brasil. Estes foram apoiados pela maioria dos sindicatos e puderam participar das assembléias, porém sem o direito de voto.

Dentre os diversos temas debatidos<sup>47</sup>, um chama atenção: a carteira de trabalho. A mesa propunha compreender a utilidade que a legislação conferia às “chamadas carteiras profissionais”. O líder comunista do sindicato dos ferroviários da Sul-Minas, Durval Pereira, disse que as carteiras caracterizavam um verdadeiro cadastro policial e propôs a sua extinção, pelo fato delas também serem caras aos trabalhadores. Um

---

<sup>46</sup> - Tal disposição ainda estava presente na liderança combativa da Sorocabana, Benedicto Dias Baptista, contra uma administração opressora e reacionária, que queria a todo custo reduzir os trabalhadores “a uma posição inferior aos escravos da antiguidade”: (...) “Enfrentamos ainda em princípios de organização de luta bastante renhida que veio apenas afirmar o espírito da classe e de luta dos proletários da Sorocabana. Recuamos ante a palavra do governo em resolver imediatamente as nossas reivindicações. Este recuo não quer dizer encerramento da luta, mas sim uma fase da mesma, que já agora, em face do fracasso geral das negociações, vemo-nos na contingência de voltarmos novamente a fase anterior”.

“Companheiros da S.P.R.: Os nossos colegas do interior já são incontroláveis; querem a todo custo voltar a lutar, confiantes de que só dessa forma poderemos conquistar a nossa posição dentro da Sorocaba” (...) De fato houve um novo movimento localizado nas oficinas de Sorocaba, que reivindicava a saída de um diretor da Estrada de Ferro. O ferroviários conseguiram o seu remanejamento e um grupo de operários soltou até foguetes. Fonte: DEOPS, 2432, vol.5, 5 e 22 de março de 1934.

<sup>47</sup> - Regulamentação sobre os serviços nas estradas de ferro; condições de emprego; salários; folgas remuneradas; condições dos locais de trabalho; legislação social existente; e organização sindical.

representante da Coligação, Antonio Pereira Guedes, sugeriu negarem o direito de conferir “diplomas de profissão” ao “departamento do trabalho”. Porém, o representante do Sindicato Unitivo, Santos Souza, afirmou que na Central do Brasil foram fornecidas 8.000 carteiras e que era por intermédio delas que os trabalhadores se habilitavam aos benefícios da legislação social, *“restando tão somente que empreguemos os nossos esforços no sentido de se efetivar o cumprimento dessa lei”*, e ainda concluiu a idéia com a demonstração da “vantagem” de que os possuidores de carteira podiam, pela lei, sindicalizar-se. Mas um representante dos trabalhadores da Sorocabana lembrou a todos, que os chefes preferiam dar aos não sindicalizados, os benefícios previstos pela legislação sindical. As divergências quanto à questão das carteiras profissionais foram resolvidas com a proposta de que elas deveriam ser pagas pelas empresas. É interessante esta discussão, entre outras coisas, pois possibilita visualizar as oposições entre uma corrente mais combativa, representado pela Coligação dos Ferroviários da Central do Brasil e pelos sindicatos mineiros e paulistas, e outra afinada com as propostas do Ministério do Trabalho, representada pelo Sindicato Unitivo dos Ferroviários da Central do Brasil<sup>48</sup>.

Um outro consenso entre os 2 mil ferroviários presentes iria custar a liberdade de algumas lideranças. Logo nos primeiros dias, concordaram em protestar contra os integralistas, que também programaram um congresso nos dias 1, 2 e 3 de novembro em Cachoeira do Itapemirim-ES. Em Vitória, corria o boato de que 300 “camisas verdes” embarcariam ali, em cinco vagões com destino àquela cidade: (...) *“o operariado de Victoria, unido e coeso, se movimentou para não permitir este acinte aos ferroviários que, na sua unanimidade, se manifestaram pelas liberdades democráticas”* (...) Mas menos de 30 integralistas foram identificados, sendo que apenas 3 estavam uniformizados: (...) *“uma insignificância destas, causou piedade aos congressistas, que escreveram a giz nos dois lados do carro as legendas de seu congresso e as suas disposições de luta pelas liberdades públicas”* (...) Em Cachoeira, “operários e camponeses” entraram em greve no dia 30, dispostos a reagir contra a parada integralista. No dia 1º, o povo esperava receoso o trem e quando ele entrou no pátio da estação, olhos procuravam ansiosos os “galinhas verdes”, mas o que viram foi a imagem de uma multidão de **“nacional libertadores”** sair dos carros de passageiros, recebida com braços abertos e salva de almas. Diogo Oliveira Martins, em nome dos

---

<sup>48</sup> - Ata do III Congresso dos Ferroviários do Brasil. DEOPS, 2432, vol. 5, folhas 457-464, 18 laudas.

ferroviários paulistas, falou com entusiasmo e afirmou a solidariedade dos ferroviários aos libertadores de Cachoeira do Itapemirim<sup>49</sup>.

A presença dos nacionais libertadores nos sindicatos ferroviários indica a adesão de inúmeros sindicatos operários nas suas fileiras. A Aliança Nacional Libertadora foi lançada no dia 30 de março de 1935 e agrupou a esquerda antifacista, a socialista e, principalmente, os tenentes da esquerda desiludidos com os rumos que tomou a Revolução de 1930<sup>50</sup>. A principal bandeira da ANL era a luta pela democracia, contra o imperialismo e contra o latifúndio. Diogo Oliveira Martins era ferroviário da S.P.R., vivia em Santos e pertencia ao Partido Comunista. A sua participação no sindicato como representante da Aliança teve como principal característica a propagação dos ideais democráticos contra o fascismo dos integralistas de Plínio Salgado, também, presente no meio ferroviário<sup>51</sup>.

No mesmo Congresso Ferroviário em que as lideranças partidárias da extinta ANL expressaram a sua disposição para a luta contra os integralistas e, também, escreveram com giz no carro de passageiros parado na estação palavras de ordem pela liberdade pública, foi proposto um manifesto pela Unidade Sindical nas Ferrovias. O autor, Durval Pereira, entendia que Unidade significava o combate ao “inimigo comum”: o capitalismo internacional. Ainda desenvolveu um programa de ação dos sindicatos, por meio do qual sugeria que os seus dirigentes compreendessem as necessidades das “massas”, as articulassem em programas de reivindicações e que dessem a elas a consciência da força que tinham. Esse programa foi discutido no III congresso ferroviário e as idéias propostas e aprovadas baseavam-se no programa da *Confederação Syndical Unitária do Brasil (CSUB)*<sup>52</sup>. Seus líderes entendiam que nem todo trabalho de unidade poderia ser feito pela confederação, que se restringiria ao “ótimo trabalho de cúpula que sabiam poder desempenhar”. Todavia, o trabalho de base

---

<sup>49</sup>- A Manhã, São Paulo, 3/11/1935, matéria de jornal transcrita pelo DEOPS, vol.5, folha 448, 3 laudas.

<sup>50</sup>- Luís Carlos Prestes, na sua volta do Brasil do 7º congresso da Internacional Comunista, em que foi eleito membro do Comitê Executivo, deu total apoio a Aliança Nacional Libertadora, que o havia conclamado presidente de honra na assembléia de fundação. O seu discurso de 5 julho de 1935, em que divulgou a idéia de que um assalto contra o governo amadurecia “na consciência das grandes massas”, teria sido suficiente para que fossem colocados em prática as prerrogativas da recém decretada Lei de Segurança Nacional, que fechou a ANL no 12 de julho (DULLES, Ob. Cit.: 420; VIANNA, 2003: 11).

<sup>51</sup>- Em relatório com data de 19 de dezembro de 1933, um investigador do DEOPS presenciou uma reunião de ferroviários da Companhia Paulista na cidade de Rio Claro e observou a presença de “muitos adeptos” do integralismo, pois estavam todos fardados. Segundo o seu relatório, o “orador oficial” do sindicato daquela localidade era integralista. DEOPS, 2432, vol. 2, folha 39.

<sup>52</sup>- A CUSB era uma dissidência da Confederação Geral do Trabalho no Brasil (CGTB), marcada por sua influência comunista-stalinista e, por esse motivo, a grande maioria de sindicatos não a apoiava. Segundo o investigador do DEOPS, a CUSB tinha outros métodos de ação e nela achavam-se integrados os sindicatos e federações de todas as tendências: comunistas, anarquistas, stalinistas, trotskistas e, até, ministerialistas. “Porém, os comunistas (como na ANL), tiveram o cuidado de não perder a direção da mesma manobrando-a em todos os sentidos”. DEOPS, 2432, vol.5, folha 438.

deveria ser feito pelos sindicatos aderentes em todo o país, “*com um vivo movimento de massas centralizado, orientado e dirigido por ela*”.

A partir de diretrizes apoiadas no CSUB, Durval Pereira propunha uma intensa relação entre cúpula e base, baseada na idéia de Democracia Sindical, que consistiria no (...) “*espírito de camaradagem com todos os companheiros que professam quaisquer credos políticos, religiosos ou filosóficos*”, pois “*em um sindicato há trabalho para todas as capacidades*”. Mas a solução era “*conquistar a massa com atos e não com palavras*”, por meio da constituição de clubes esportivos, recreativos e beneficentes. Para “reanimar” a vida sindical sugeriam a prática de caravanas, que percorreriam várias localidades e aplicariam questionários nos locais de trabalho para saber as necessidades de todos, e por meio de comissões sindicais provisórias prestariam todos os esclarecimentos. Embora não estivesse em pauta a organização sindical por locais de trabalho, o programa da unidade ferroviária previa uma relação de proximidade entre o sindicato e os trabalhadores ao longo da estrada de ferro e isso exigia a prática de visitas permanentes dos dirigentes às localidades de maior concentração de trabalhadores<sup>53</sup>.

Em 1935, algumas lideranças já tinham consciência de alguns temas que aparecem constantemente no campo sindical<sup>54</sup>. Sabiam que a maioria dos dirigentes dos sindicatos estava fechada dentro do gabinete e empenhada em resolver os problemas expostos pelos trabalhadores a partir de um “trabalho burocrático”. As lideranças reunidas em torno do CSUB já percebiam o distanciamento existente entre cúpula e base, diferente do tipo de atividade sindical desenvolvida nas décadas anteriores, baseada no intenso debate político e relação permanente entre os líderes e os trabalhadores. O trabalho desenvolvido de maneira independente pelos sindicatos, restrito às suas bases e atrelados ao Ministério do Trabalho, demonstrava que as entidades, invariavelmente, tinham que ceder ao fazer acordo com os patrões. Fazer a unidade sindical era uma luta das lideranças, pois entendiam que só por meio dela teriam mais poder para alcançar os ideais propostos.

No caso dos ferroviários, alcançada a unidade sindical em cada ferrovia, o passo seguinte seria “fazer a unidade” com os trabalhadores de outras ferrovias sob o formato de uma Frente Única dos Ferroviários. A prática de uma unidade sindical ferroviária seria uma urgente necessidade que se impunha à classe: “*o apoio de todos os sindicatos ferroviários a um, quando este estiver em lucta é de uma importância inestimável e que*

---

<sup>53</sup>- Em meados da década de 1950, o sindicato dos ferroviários da Zona Paulista, por meio de suas “lideranças briguentas”, constituiu sub-sedes nos principais centros da estrada de ferro. Como veremos mais adiante, a estratégia traçada por Irineu Prado desencadeou um grande movimento, que culminou na encampação da Companhia Paulista.

<sup>54</sup>- Ainda que tomando características particulares de acordo com as conjunturas históricas.

*precisa claramente ser compreendido não só pelos dirigentes como pela massa ferroviária de cada estrada de ferro*". Segundo essa proposta, a partir da ligação que os ferroviários tinham com a lavoura, a indústria e o comércio e da dependência que estes setores tinham em relação às ferrovias, a frente ferroviária poderia contribuir para a libertação do povo brasileiro do jugo do capitalismo internacional, combatendo a exploração imperialista, os golpes armados, o fascismo escravizador e gerador de guerras. Caberia ao líder ferroviário conscientizar-se de que a boa política sindical não consiste no isolamento de seu sindicato, mas sim na união dos ferroviários entre si e com outros setores proletários, pois no movimento sindical geral está *"a chave das mínimas conquistas proletárias"*<sup>55</sup>.

No congresso de 1935, esta estratégia de luta e mobilização traçada pelo ferroviário da Sul-Minas foi aprovada por todas as lideranças filiadas à Federação Nacional dos Sindicatos Ferroviários do Brasil e entendida como o melhor caminho para se obter a adesão dos trabalhadores das estradas de ferro à organização de uma frente única. Tal estratégia exigia que as lideranças sindicais saíssem dos gabinetes, se destituíssem da *"caricatura oportunista"*<sup>56</sup> que incorporaram e pensassem de maneira grandiosa, e isso incluía uma reflexão a respeito de si mesmo e sobre o que significava a *"unidade"*. A autocrítica sugerida por Pereira, diz respeito à superação do imobilismo da camada dirigente dos sindicatos, no sentido de conscientizar o proletariado sobre a sua missão histórica. As caravanas seriam o meio para a troca de experiências entre as lideranças e os trabalhadores, no sentido de receberem e fornecerem informações. A ferrovia, imbricada numa dimensão econômica inseparável dos outros setores de produção, tornava a participação dos trabalhadores ferroviários imprescindível para a concretização de um projeto de luta amplo contra o capitalismo internacional, e isso envolvia a predisposição para a união com trabalhadores de outros setores.

Os trabalhos desenvolvidos no III Congresso ferroviário lembraram o I Congresso realizado em São Paulo e reestruturaram o projeto regional anterior, porém com a pretensão ambiciosa de desenvolvê-lo através de uma Frente nacional, independente da existência de um órgão regional, pois cada sindicato ferroviário representava sua estrada, seu estado, seu país. A disposição para colocar em prática a estratégia de mobilização iria encontrar pela frente obstáculos como os apontados pelo autor: *"a resistência da empresa que procurará taxar de extremistas alguns companheiros, a*

---

<sup>55</sup>- Durval Pereira, Unidade Syndical nas Ferrovias, Vitória, 26 de outubro de 1935. DEOPS, 2432, vol.5, folha 447, 5 laudas.

<sup>56</sup>- LUKÁCS, 1974: 95. Neste caso o autor citado faz referência ao conselho operário revolucionário, que assume uma postura de imobilidade após a Revolução Russa, sem seguir o seu *"contínuo desenvolvimento"*.

*passividade dos outros, dificuldades financeira para a realização de trabalhos de caravanas, etc*". Porém, diante dos acontecimentos históricos daquele ano, as idéias acerca da formação de "caravanas", ou de uma "frente única" eram inconcebíveis para as autoridades policiais, pois estas palavras, talvez, tivessem para elas alguma identidade com "Coluna" e "Aliança". A CSUB era o braço sindical da ANL, mas no III Congresso, observou-se que seus objetivos mesclavam-se com a autonomia e propostas das lideranças dos trabalhadores ferroviários, centradas na compreensão das necessidades dos trabalhadores.

Em novembro, após o levante dos comunistas da extinta ANL. em Recife, Natal e Rio de Janeiro, os policiais da delegacia de ordem pública e social de São Paulo invadiram os sindicatos paulistas e prenderam as lideranças combativas dos sindicatos ferroviários da S.P.R.<sup>57</sup>, da Sorocabana e da Central do Brasil, punindo-os por terem mantido ligações com o Partido Socialista Brasileiro, com o Partido Comunista, com a Legião Cívica 5 de Julho, por terem "tomado parte ativa" em diversos movimentos de protestos contra a extinção da ANL, e por terem incidido nos dispositivos das leis de Segurança Nacional, de 4 de abril de 1935, e da lei 19.770<sup>58</sup>.

Longe das prisões significarem a contenção daquele levante comunista, o objetivo das autoridades foi dissolver a capacidade de organização dessas lideranças ferroviárias, por isso foram enquadrados no dispositivo punitivo da lei sindical. Os donos das estradas de ferro paulistas, certamente, tiveram crucial participação nesse processo na medida em que o poder das organizações sindicais dos trabalhadores em ferrovias estava progredindo com êxito, a partir da orientação política das lideranças perseguidas. É certo que mesmo com as lutas travadas por meio de manifestações grevistas e demais protestos ao longo dos caminhos de ferro do interior, os diretores das ferrovias não atendiam as reivindicações dos trabalhadores, a não ser a partir de compensações dentro da própria organização do trabalho. Essas compensações eram executadas por meia da extensão das horas de trabalho dos trabalhadores, como se verá na próxima seção.

As experiências das greves da década de 1930 deixam exemplos significativos da participação política dos ferroviários. A disposição dos trabalhadores para os protestos

---

<sup>57</sup>- Em um relatório policial datado de agosto de 1935, o autor faz os seguintes comentários: "*A manifesta decadência do Sindicato da S.P.R., em todos os sentidos como econômico, moral, etc., conseqüência do trabalho eficiente que se tem feito*" (...) "*a dissolução ou transformação do atual sindicato em diversos, conforme permite a Lei de Sindicalização actual, depende da continuação do trabalho de sabotagem até agora feito.*" DEOPS, 2432, vol.5, folha 442.

<sup>58</sup>- DEOPS, 2432, folha 456. Apesar de constar somente os enquadramentos citados, é bom considerar que em julho de 1934, foi posto em vigor o Decreto nº 24.694, que determinava às entidades sindicais a abstenção de toda e qualquer propaganda de ideologia sectárias, de caráter político ou religioso, bem como de candidaturas a cargos eletivos, estranhos à natureza e finalidade das associações (MARTINS, Heloisa H.T., Ob. Cit.: 51).

demonstrava que estavam conscientes do valor da “unidade” e, alguns, se dispuseram a levar até as últimas conseqüências os objetivos iniciais. Em certos lugares, perceberam que estavam desamparados e sozinhos, como o personagem do Mario de Andrade. Em outros, porém, puderam ter a sensação da capacidade de sua união e resistência, como os trabalhadores que abandonaram as ferramentas e marcharam em mangas de camisa com os paletós na mão, ao lado do maquinista Pedro Ângelo.

A experiência do sindicalismo dos anos 1930, por outro lado, já começava a sentir a presença das lideranças de gabinetes, exercendo seu trabalho burocrático, receosas em perderem sua projeção política, receosas em perderem a adesão dos trabalhadores à idéia de que alguém pode fazer algo por eles, sem que precisem demonstrar a disposição e capacidade de luta. Mesmo assim, alguma memória dessas lutas ainda restaria para que outros protestos fossem exercidos pelas próximas gerações de ferroviários.

## **Capítulo 3**

### **As Comissões de Reivindicações dos Ferroviários da Paulista e da Mogyana**









As memórias de Campinas podem ser revisitadas através das lentes de Gilberto De Biasi. É difícil escrever sobre um fotógrafo de uma cidade pouco conhecida por quem nela vive. Desde o final dos anos 40, o olhar de Gilberto De Biasi traz a tona os singulares que dificilmente captamos, registrando sensivelmente as obras que se desfazem no tempo e no espaço fragmentados de uma cidade cuja memória foi aos poucos ocupada pelas largas avenidas e prédios verticais, apesar das campinas. Suas fotos concentram os limites da cidade, os prédios detalhadamente construídos e as pessoas em diferentes espaços sociais com diferentes trajés e expressões, sejam nos cortiços ou nas rodas da alta sociedade.

Em cada foto uma cena que alimenta a memória, mesmo a de quem não viveu o tempo em que as imagens foram registradas. É fácil ser absorvido pela senhora de idade que olha desconfiada um Plínio Salgado discursando de costas para o monumento de Carlos Gomes, onde o fotógrafo se equilibrou e captou o melhor ângulo da reunião; em outra foto, há uma escadaria cujas paredes dos degraus estão enfeitadas por centenas de cartazes com propagandas do candidato a governador Hugo Borghi, e nos últimos degraus da parte superior à esquerda a nossa imaginação supõe ver três jovens garotas subindo, pois a lente do fotógrafo desenhou delicadamente suas panturrilhas, barras das saias, e sandálias da década de 50; na mesa escura, vê-se a fumaça do cigarro de Carlos Lacerda; JK bem alinhado posa com a esposa e outras madames da sociedade campineira, com seus vestidos importados; em dia de eleição, a papelada jogada enfeita o céu e cobre toda rua do centro da cidade onde crianças deslizam com suas bicicletas e uma senhora negra tenta com uma vassoura piaçava recolher em vão toda a sujeirada dessa política.

As fotografias do De Biasi seguiram o desenvolvimento da cidade, registraram passo a passo o avanço das fronteiras e o crescimento urbano. Com sua Rolley Flex fez ginástica nos aviões para captar fragmentos de um imenso quebra-cabeça, disponibilizando para a cidade ao longo do tempo suas fotos aéreas. Do alto é possível ver a riqueza propiciada pela velha economia, que adornou até o final dos anos cinquenta o centro da cidade com monumentos e casarões vistosos. A cidade arborizada no centro e no subúrbio aos poucos foi sendo estragada pela avalanche do poder que a definiu como o lugar do progresso. Trocaram um lindo e bem freqüentado teatro, centro das artes e das boas discussões políticas, pelo espaço sem poesia de uma praça de comércio denominada “convívio”. Porém, pelas lentes muito bem usadas do De Biasi, o

convívio dos campineiros foi registrado nos bailes de carnaval, jogos de futebol, corridas de cavalos, no largo da estação e mesmo nessa praça despolitizada.

Distantes ou próximas do fotógrafo, cada imagem abre as portas para uma fascinante entrada numa cidade de memórias. Memória, talvez, como a do homem fotografado sentado, solitário e cabisbaixo diante de algumas mesas desocupadas e de um salão com muitos casais a bailar. Imagem que questiona: o que pensa aquele homem? Mas, talvez, ela queira questionar sobre o que existe de concreto da cidade do passado. Talvez, só os bailes nos clubes. Cidade sem palacetes, derrubados; ruas invadidas pelo comércio e carros, poluídas pelas propagandas, que fugidas dos degraus extrapolaram o respeito e invadiram o fotográfico, atrapalhando o encontro das pessoas com suas obras do passado.

Na década de cinquenta, voando com uma Rolley Flex, ele registrou a cidade inteira mesmo em seus fragmentos, cidade em transformação que acabou se empobrecendo e que hoje oferece apenas vagas lembranças do passado. O que fotografar hoje em Campinas? As pessoas nas festas privadas ou na desilusão com a vida dessa cidade? Os poderosos que apagam a história das pessoas simples e fixa a sua? Mas Gilberto De Biasi ainda guarda suas obras, fotografias que falam de uma Campinas enfeitada pela alegria de todos que nela vivem, menos a do homem cabisbaixo. Aquele parece pertencer ao presente que tenta descobrir alguma informação do passado.

□

Na década de 1940, Campinas viveu intensos debates políticos e greves ferroviárias. Em 1945 o diretório do Partido Comunista Brasileiro foi formado na cidade numa assembléia realizada no Teatro Municipal Carlos Gomes, “repleto de curiosos”. A reunião foi chefiada por um operário das oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Em 1947, militantes e trabalhadores da Companhia Paulista foram impedidos de realizarem assembléias no teatro e, depois, na gare da estação. Em 1948, o movimento iniciado naquele teatro em 45 não pôde ser impedido pela força dos operários cobertos de graxa, que saíram das oficinas da Mogyana e pararam os serviços dos trabalhadores de outros setores dessa estrada de ferro. Neste capítulo, pretendo recuperar alguns fragmentos das ações dos ferroviários, que preencheram de vida política as ruas da cidade, com sua disposição para melhorar a situação de penúria vivida naquele contexto.

### a) Comissão de reivindicações: “para suavizar nossa situação de penúria”

Se nos anos 1930 os militantes comunistas tinham certa liberdade para atuarem efetivamente junto aos sindicatos ferroviários no sentido de mobilizarem a base, a partir de meados dos anos 1940 esse trabalho teve que ser feito pelo Partido Comunista Brasileiro, fora dos sindicatos. Em 1947, os seus militantes organizaram na Paulista uma Comissão de Reivindicações, com o intuito de estabelecerem entre os trabalhadores um constante debate acerca dos principais problemas experimentados nos diferentes setores da estrada de ferro, o que levou ao entendimento de que o sistema de “sobre-tempo” resumia muitas contradições. Nesta seção, procuro reconstruir a memória do movimento da Comissão de Reivindicações a partir de documentos do período e de experiências de três trabalhadores associadas à jornada do trabalho no serviço ferroviário.

A regulamentação das normas relativas à duração do tempo no serviço ferroviário transformou a organização do trabalho no setor de tração das estradas de ferro brasileiras. Talvez, o decreto N<sup>o</sup>279 represente a maior mudança estabelecida pela legislação trabalhista do governo Vargas para os ferroviários, afinal o relógio é um obstáculo constante, principalmente, na vida dos maquinistas. Assim é a reconstrução feita pelo maquinista da Mogyana, José Ruas Filho, 84<sup>1</sup>:

(...) “E melhorô em negócio de dinheiro de 1935 pra cá. Foi o ano que eu entrei. Isso aí, já era empregado. Tinha trem que prá ir daqui-lá, 10 hora; tinha outro que era 12 hora; outro 13. Porque tinha muito serviço por essa linha. Naquele tempo, não tinha movimento de caminhão como é agora. Era, mais era ferrovia. Se você fosse em 10 hora, você ganhava as 10 hora. Agora, se você fosse em quatorze, quinze hora, você ganhava só as 10. E se você fosse em 8, você ganhava as 10 também. Mas nunca foi menos, sempre foi mais, sempre era mais. Era muito difícil e explorava o camarada. Aí o Getúlio Vargas que indiretô isso aí, viu!? As leis boas mesmo foi ele. Aí então, você trabalhava 8 hora, depois de 8 hora você começava a ganha sobre-tempo. Hora noturna tinha acréscimo.”

Se antes o trabalho era mais penoso, depois de Vargas, as coisas foram “endireitadas”. A sua exposição segue essa intensidade, o drama existe quando é recordada a rotina cansativa, os trajetos longos, os esforços desmesuráveis, mas a mudança vem com o nome de Vargas e com leis que “ele” criou. A nova legislação que regulamentou o mundo do trabalho ferroviário se traduziu em uma nova realidade para

---

<sup>1</sup> - Entrevista realizada em maio de 1999, juntamente com o Sr. Mário Barreira, 88, maquinista da Paulista.

aqueles que viveram a fase anterior ao regime de 8 horas, mas uma realidade sentida concretamente apenas no fim do mês. Para o ferroviário, na verdade, a maior mudança promovida pela nova legislação ocorre no “negócio de dinheiro”, pois o serviço continuou o mesmo. As “horas a mais” se converteram num salário maior<sup>2</sup> e essa matemática modificou a forma como os guarda-trens, maquinistas, ajudantes e foguistas encaravam o cotidiano e o “trabalho a mais”. O decreto N<sup>o</sup>279 nutriu o trabalhador com uma nova mentalidade em torno das leis, do trabalho e dos seus ganhos. Assim, o Sr. Ruas sentiu-se beneficiado pelas leis de Getúlio Vargas.

Porém, mesmo o cumprimento da lei referente à regulamentação do regime de horas nas estradas de ferro paulistas teve que ser conquistada com a luta dos trabalhadores, diante da intransigência dos patrões, ou das limitações econômicas das estradas de ferro. Um exemplo é uma pequena greve ocorrida na Mogyana no início de 1946, em que maquinistas e foguistas se recusaram a trabalhar, pois a companhia insistia em pagar apenas 50% do adicional noturno ao pessoal da escala da 1 hora, do trecho entre Campinas a Casa Branca. Os operários do turno da manhã, solidários aos colegas, também, aderiram ao movimento<sup>3</sup>. A Companhia teve que acatar tal reivindicação, mas até sua encampação em 1952, a diretoria justificou aos trabalhadores e aos acionistas que as obrigações resultantes das leis sociais trouxeram um considerável aumento de suas despesas, sem que tivesse uma compensação correspondente na receita. Contudo, o Sr. Ruas elege Vargas como o responsável pelos direitos conquistados pela categoria. A transmutação da idéia de uma categoria que conquista para a idéia do trabalhador donatário dos direitos trabalhistas, consubstanciados na outorga do presidente Vargas, preenche a lacuna criada pelo Estado autoritário, que rouba do sindicato, ou dos movimentos atuantes, o espaço e os “créditos” da conquista do direito à lei de 8 horas.

Como foi demonstrado no capítulo anterior, a estrutura que formou o sindicalismo brasileiro e sua mentalidade baseou-se em um pacto com o objetivo de amenizar os

---

<sup>2</sup>- Decreto N. 279, De 7 de Agosto de 1935. *Approva o Regulamento que Estabelece as Normas a que deve Obedecer a Duração do Tempo de Trabalho no Serviço Ferroviário, Typ. C.P. Jundiahy.* Art.8<sup>o</sup>- § 1<sup>o</sup> “As duas primeiras horas excedentes, em cada dia, das do horário normal de serviço, serão pagas à razão do salário-hora normal, com o aumento de 25%; as duas horas subseqüentes com o aumento de 75%”. Cabe lembrar, que as greves de 1906 na Paulista e as greves de 1917 e 1920 na Mogyana, tinham como uma de suas principais reivindicações, a mudança no regime de horas. Na Mogyana, os dois movimentos foram reprimidos com violência. Na Paulista, o novo regime de horas foi atendido, porém, o valor pago pelas horas a mais apenas camuflava a exploração da mão de obra. O decreto N.279 quis diminuir a exploração, ao definir os valores adicionais por horas a mais.

<sup>3</sup>- DEOPS, 26/01/1946, 30-B-51-98. Também, consta no relatório policial do DEOPS, de 02/04/1945, 50A-252-01 e 02, que no dia 29 de março de 1945 houve uma greve deflagrada nas oficinas de máquinas da Paulista e na Seção de Embarque e Desembarque de Mercadorias da estação de Campinas, que envolveu ferroviários da Paulista, da Mogyana e de trabalhadores do tráfego de bondes da Cia. Tração, Luz e Força. A paralisação foi motivada pelo aumento de Cr\$ 500,00 concedido por Getúlio Vargas aos ferroviários da Central do Brasil. A greve durou apenas um dia e foi reprimida por forte ação policial.

desmandos e desrespeitos infligidos pelo patronato às conquistas temporárias alcançadas por meio de greves operárias realizadas nas décadas de 1920 e 30. Problematizando tal idéia, Ângela Castro Gomes (1994: 162) aponta que o pacto social montado se traduziria *“em um acordo que trocava os benefícios da legislação social por obediência política, uma vez que só os trabalhadores legalmente sindicalizados podiam ter acesso aos direitos do trabalho, sinônimo da condição de cidadania em um regime autoritário como o brasileiro”*.

O debate em torno da carteira profissional ocorrido no III Congresso Ferroviário de 1935 exemplifica a noção de troca que permeava o imaginário dos sindicalistas. A carteira caracterizada pelos mais críticos como “diploma de profissão” e “cadastro policial” foi aprovada pela assembléia, com a condição dela ser gratuita ao trabalhador. Havia uma corrente que encontrava vantagens em possuí-la, pois a carteira habilitava o trabalhador aos benefícios da legislação social, inclusive, o da sindicalização. O Estado condicionou o gozo dos benefícios sociais apenas aos que trabalham, só “quem tem ofício tem benefício” e também processou a auto-imagem do trabalhador criando as bases simbólicas de um relacionamento de trocas econômicas vinculados a um modelo de relações sociais e políticas, cujo principal indicativo é, segundo Castro Gomes, a “ideologia da outorga”: *“a classe trabalhadora, mesmo antes de demandar, teria sido atendida por uma autoridade benevolente, cuja imagem mais recorrente é a da autoridade paternal”* (Id: 165).

A imagem de Vargas representada por Sr. Ruas preenche a lacuna da ausência do sindicato nos espaços de trabalho<sup>4</sup>. Em vários depoimentos, a atitude comum em relação à instituição é a de vê-la como um instrumento que apenas defende, nas instâncias jurídicas, os direitos cedidos pelo Estado, e não como um meio de participação efetiva na vida política de um lugar. O deslocamento da resolução dos conflitos para fora das companhias, com o impedimento de novas ações grevistas e comissões locais, é uma das causas associadas à atitude desse ferroviário. Quando se procurou restabelecer a prática da participação política dentro da empresa, mais uma vez, campanhas do DEOPS e da direção das companhias de estradas de ferro trataram de implodi-la por meio de vigilância e perseguições<sup>5</sup>.

Em assembléia realizada em Campinas no dia 3 de agosto 1947, trabalhadores eliminados por sua militância no Partido Comunista e outros ainda vinculados ao

---

<sup>4</sup>- Este tema será retomado na segunda parte desta dissertação, em que os dados desta afirmação serão aprofundados.

<sup>5</sup>- DEOPS, 10 de setembro de 1947, 50-S-251-99. Nesta folha há a seguinte referência: *“Dupla Campanha por parte do DOPS e da direção da empresa, contra a ‘Comissão de Reivindicações’ dos ferroviários da C.P.”*.

sindicado dos ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro constituíram uma Comissão de Reivindicações, que prometia vida longa, mesmo se fosse alcançado o primeiro objetivo: aumento geral de 500 cruzeiros. Comissões iguais a dos ferroviários da Paulista foram formadas na Sorocabana, Santos-Jundiaí e na Mogyana. No jornal “Hoje”, de caráter comunista, os ferroviários pronunciaram da seguinte forma os motivos da organização:

(...) “A unidade da corporação é o fator fundamental da vitória de nossas reivindicações e que a razão do fracasso de nossos movimentos anteriores tem sido o fato de o termos promovido isoladamente, ou seja por categorias”.<sup>6</sup>

E para manter a corporação unida, depois de vencida a primeira etapa:

(...) “Continuar a luta por outras reivindicações sugerida pela corporação e discutidas também em amplas assembléias, as quais terão autonomia para reestruturar as comissões, trocando um ou todos os elementos, se assim o julgar necessário.”

“Finalmente, apelamos a todos os companheiros no sentido de que sejam organizadas subcomissões em todos os locais de trabalho, a fim de facilitar os trabalhos da comissão central” (...)

A comissão envolvia ferroviários da tração, das oficinas e tráfego em todas as estradas. Um dos maiores agrupamentos de ferroviários por setor situava-se nas oficinas de Rio Claro<sup>7</sup>, que formaram pequenas assembléias nas casas operárias. A estratégia do Partido era estabelecer contato com as lideranças locais nas estradas de ferro paulistas, e os comissários, em suas viagens pelas cidades do interior, tinham a finalidade de reunir trabalhadores em torno das subcomissões. O trabalho de mobilização era exercido com afincamento pelos militantes que, para obter a simpatia dos trabalhadores emprestavam para si a credibilidade dos sindicatos e até de Jesus Cristo. Um antigo ferroviário da Paulista

---

<sup>6</sup>- Ainda faziam referência aos fatores de divisionismo no seio da corporação ferroviária: (...) “A assembléia constatou também que o divisionismo é alimentado por um pequeno grupo de lacaios de empregadores infiltrado no seio da corporação, os quais visam com essas manobras divisionistas obter as boas graças dos administradores da Estrada para conseguir melhores colocações na companhia”(…) Hoje, São Paulo, 15/08/1947.

<sup>7</sup>- A análise de Liliana Garcia (1992) desconsidera a existência de organização dos ferroviários submetidos aos métodos tayloristas nas Oficinas de Rio Claro, entre 1930 e 1940. Refletir se esses métodos podem impedir ou não a luta por reivindicação dos trabalhadores, nos remete ao que Gramsci (1974: 174) expôs no seu texto “Americanismo e Fordismo”: (...) “*Atualmente, isso faz-se e não mata espiritualmente nenhum homem. Quando o processo de adaptação se verificou, na realidade o cérebro do operário, em vez de se mumificar, atingiu um estado de completa liberdade. Só se mecanizou completamente o gesto físico; a memória do ofício, reduzindo a simples gestos repetidos, com ritmo intenso, anichou-se nos feixes musculares e nervosos, e deixou o cérebro livre e desimpedido para outras ocupações. Assim como se caminha, sem necessidade de refletir em todos os movimentos necessários para mover sincronicamente todas as partes do corpo, no modo necessário para caminhar, assim acontece e continuará a acontecer na indústria para os gestos fundamentais do ofício; caminha-se automaticamente e ao mesmo pensa-se em tudo aquilo que se quer. Os industriais americanos compreenderam muitíssimo bem esta dialética inserida nos novos métodos industriais. Compreenderam que o ‘gorila amansado’ é uma frase, que o operário permanece ‘infelizmente’ homem e até, que pelo menos, tem muito maior possibilidade de pensar, pelo menos quando superou a crise de adaptação e não foi eliminado; e não só pensa, mas não tirar satisfações imediatas do trabalho, e compreender que o querem reduzir a um ‘gorila amansado’ pode levá-lo a um processo de pensamentos pouco conformistas.*”

que fazia parte da comissão reconstruiu como eram realizados o trabalho de mobilização. Assim conta Elias Calixto, 86, entrevistado na cidade de Bauru pelo historiador Célio Losnak (2003):

(...) “Na época da Segunda Guerra Mundial, em 1944, a situação do ferroviário já era de penúria. Até 1947, suportamos o salário miserável. Aí começamos a nos mobilizar, a Paulista começou a perseguir, o Armando foi dispensado por isso. Nós começamos a pedir audiência na Companhia e íamos muito a Campinas. Fazíamos declarações na imprensa, distribuíamos boletins, reivindicávamos os 500 cruzeiros. A gente pegava as assinaturas e ia a Campinas com aquelas comissões de ferroviários pedir diretamente à administração o aumento. O doutor Humberto era amigão meu e falava para mim: ‘você não larga mão, mesmo?’. Eu dizia que os ferroviários estavam na miséria, o aposentado estava com um pagamento miserável e ele tinha um bom salário, carregava o andor, ia à Igreja. Quando recebia um aumentozinho e não reclamava e era contra o movimento.”

“Aí eu fazia reuniões de proselitismo para a greve no meio do mato. Os companheiros da célula combinavam com ferroviários e traziam as pessoas que queriam ouvir a gente. Não podia falar abertamente, porque a administração tinha os seus espiões. Então a gente falava até de Cristo para convencer os ferroviários. Como comunista eu não podia falar, a turma não aceitava, tinha medo. Porque eu fui formado na Igreja Católica, então falava em Cristo. Eles sabiam que eu era comunista, mas eu não falava que era, não podia.”

“Aconteceu uma vez que vieram dois jornalistas do “Notícia de Hoje”, o jornal nosso, do Partido lá em São Paulo, então eles me acompanharam que eu fiz junto com uns colegas da Paulista. Eles foram avisar na direção que em vez de eu falar do Partido Comunista, eu ficava falando de Jesus Cristo. O trabalho nosso era fazer greve, fazer movimento de classe, de rua, de repercussão, para ajudar o problema mundial que se esboçava. A União Soviética se mobilizava para fazer resistência em todo o mundo para evitar a terceira guerra mundial. O meu trabalho era fazer uma greve, fazer uma luta sem dar nome do Partido. Falava em Cristo sim. Por que não? Eu desafiei os colegas a fazer uma greve em Bauru falando em Partido Comunista. Falar em Jesus era uma forma hábil de levantar uma luta do Partido, sendo uma luta puramente salarial.” (...)<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>- Célio José Losnak. Nos trilhos da memória: trabalho e sentimento - História de Vida de Ferroviários da Companhia Paulista e Fepasa. Bauru-SP, Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria de Cultura, 2003: 101.

O trabalho de proselitismo, infiel à doutrina por não ser muito aceito pela direção do Partido, gerava resultados positivos. Mas não é só porque falava de Jesus Cristo, que o Sr. Elias Calixto obteve a simpatia dos seus companheiros, mas sim porque conhecia muito bem o padrão de vida oferecido pela companhia, como explicita em outro momento de sua narrativa, que será apresentado mais adiante. Em 1947, o Partido já tinha seu diretório político na cidade e, também, havia estabelecido seus postos de reuniões proletárias nos bairros mais populosos: no Cambuí, no Guanabara e, finalmente, na Vila Industrial, Rua Sales de Oliveira, 244, na casa de um fogueira, onde ficava a sede da Comissão de Reivindicações da Companhia Paulista. Os líderes campineiros da comissão eram Armando Ferreira dos Santos e Juvenal Alves de Oliveira, que também compunham a diretoria do sindicato dos ferroviários da Paulista, até serem eliminados do quadro de funcionários da estrada de ferro. A reivindicação dos 500 cruzeiros estava associada ao aumento que Vargas dera aos ferroviários da Central do Brasil antes de sair do governo, fazia parte da campanha do Partido em todas as estradas de ferro e permaneceria na sua pauta por mais dois anos, como se verá na seção seguinte.

No contexto econômico do pós-guerra acentuou-se a miséria nas cidades, com o aumento do custo de gêneros alimentícios e produtos industrializados de primeiras necessidades. Porém, em um relatório do DEOPS de 1946, baseado num “*estudo de custo de vida da Convenção de Genebra*”, que considerava 5 pessoas, casal e 3 filhos de 8, 10 e 12 anos, um investigador constatou, que o custo de vida padrão da família de um ferroviário da Companhia Paulista seria de Cr\$ 658,20. Argumentou que o menor salário, do pessoal da Via Permanente, seria de Cr\$ 644,00 por 200 horas, mas esses trabalhadores, segundo sua interpretação, tem “*vida barata, pagam apenas Cr\$ 20,00 de aluguel de casa, dispõem de terrenos para plantações e criações de animais domésticos e dispõem, também, das facilidades locais de compras de productos agrícolas.*” Considerou que todos os outros trabalhadores das grandes estações trabalhavam mais de 200 horas por mês “*rigorosamente*” dentro da lei e de “*muito boas condições fisiológicas de trabalhos*”. Os que trabalhavam mais de 200 horas no mês e tinham as piores remunerações eram os operários das oficinas de Jundiá e Rio Claro, que recebiam no segundo semestre de 1945 os salários médios mensais de Cr\$ 762,30 e Cr\$ 745,40, respectivamente. Sendo assim, o salário deixava margem para diversões e pequenas despesas, “*sendo de notar que o padrão alimentar considerado é ótimo, fornecendo rações de proteínas, calorias e minerais satisfatórias a todos os*

*membros da família. Não é padrão alimentar adotado pelos operários, mas o que deveriam adotar*". Mas ainda advertia que sua análise não levava em consideração a cooperativa de consumo da companhia, que barateava os produtos de primeira necessidade, nem *"o ganho da mulher, que é freqüente na família operária"*. Concluiu que os movimentos pró-aumento não resultavam das insuficiências dos salários, *"mas das idéias insufladas na mentalidade operária, a de direito a regalias e bem estar iguais a de outras classes e com o mínimo esforço. Systematicamente o aumento de salários e as gratificações produzem absenteísmo. O aumento de salário não melhora o padrão de vida do operário, mas diminui imediatamente seu esforço. Para melhorar o padrão de vida é preciso educação, aprender a comer, e isso demanda tempo. Nesse esforço de educação está a Paulista empenhada a muitos annos, ensinando a plantar, criar animais domésticos e fornecendo gratuitamente verduras diversas"*. No final do texto o estudioso do padrão de vida dos ferroviários, afirma que a Companhia Paulista sofreria um acréscimo de 100 milhões de cruzeiros, caso fosse concedido um aumento de Cr\$500,00 aos operários, tal como o governo Vargas fez na Central do Brasil e estava tentando estabelecer em todas as outras estradas de ferro brasileiras, públicas e privadas. Enfim, para o provável investigador, *"não há actualmente insuficiência de salários, mas é allegada essa insuficiência pelas correntes partidárias, por interesses políticos, que produzem agitação perigosa"*<sup>9</sup>. Esse relatório pode ser visto como uma arma ideológica para enfraquecer a organização dos ferroviários e afetar a legitimidade de suas reivindicações. Fazia parte do conjunto de dispositivos montados pela direção da empresa, visando controlar a economia dos operários e limitar o seu tempo de festa e lazer.

Independente da ideologia da empresa, o movimento motivado pelos péssimos salários pagos pela Paulista e pelas reuniões de proselitismo de militantes como Sr. Elias, ganhou adesão de grande número de trabalhadores, e que podia ser verificado nas assembléias realizadas aos domingos, no dia 10 de agosto em Jundiaí e 17 em Rio Claro. Uma outra assembléia foi agendada para o dia 24, às 14 horas, na sede do sindicato dos ferroviários em Campinas, com o intuito de homologar um pedido de aumento geral à direção da Companhia Paulista. O sindicato apenas divulgou a propaganda da reunião nos jornais da cidade e distribuiu boletins convidando os ferroviários. Todavia, no dia 21 de agosto, o presidente da entidade na época, Alcino Ferreira, foi convocado a comparecer na Delegacia Regional do Trabalho e lá recebeu a

---

<sup>9</sup> - DEOPS, 11 de janeiro de 1946, 50A-251-17 a 19.

ordem para cancelar a assembléia sob a alegação de que aquela data não convinha “*com o momento e isto devido a ordens superiores*”. De acordo com a determinação, o sindicato dos ferroviários da Paulista foi obrigado a ceder diante da possível intervenção e nas portas da sede foi colocado o seguinte aviso:

“De ordem do Sr. Ministro do Trabalho, a reunião marcada para o dia 24 do corrente, fica adiada *sine die*”

Um dos líderes da comissão, Juvenal Alves de Oliveira, diante da represália em relação à entidade, sugeriu que a assembléia fosse mantida na mesma data e que fosse transferida para o Teatro Municipal Carlos Gomes<sup>10</sup> localizado na Praça Rui Barbosa, próxima ao sindicato. Assim, expediu vários telegramas para todas as estações do interior.

No domingo, os trabalhadores do interior que desembarcavam na estação de Campinas e se dirigiam à sede e a sub-sede do sindicato, localizadas no centro e na Vila Industrial, respectivamente, eram informados que a assembléia seria realizada no teatro. Minutos antes do horário combinado, muitos trabalhadores já se concentravam na praça, quando as 13:50 foram surpreendidos pela força policial composta por um delegado, um tenente e 20 soldados. O delegado, no topo da escadaria da porta de entrada do teatro, gritou ao público que aquela reunião não poderia acontecer e determinou a dispersão. Para isso, distribuiu seus soldados ao redor da praça.

Ao lado dos representantes da comissão, havia alguns deputados estaduais, entre eles Lourival Costa Villar (P.C.B.) e Porfírio da Paz (P.T.B.), que naquela ocasião estava fardado com o uniforme do Exército Brasileiro. No momento em que o delegado se dirigiu à comissão, um fotógrafo do Jornal “Hoje” bateu uma chapa do grupo, foi perseguido por alguns soldados, preso e teve a câmera apreendida. O deputado Villar interveio e fez várias advertências ao delegado, dizendo que a força policial estava diante de uma Comissão Legislativa eleita na assembléia com o intuito de acompanhar as negociações dos ferroviários e o convenceu a libertar o fotógrafo, mas sem conseguir a liberação da câmera.

O deputado Porfírio da Paz provocou o tenente da polícia e este determinou à sua tropa para ser mais enérgica com os trabalhadores. Para evitar o confronto, o deputado fardado conclamou os ferroviários a seguirem em direção à gare da estação, onde seria realizada a assembléia. Na subida da Rua 13 de Maio, muitos xingaram o delegado, o tenente e os policiais. Na estação, elaboraram um abaixo assinado em protesto pela

---

<sup>10</sup>- O Teatro Municipal ficava atrás da Catedral e foi demolido em 1964, pela administração do prefeito Ruy Novaes, de acordo com seu plano de melhoramento urbano.

repressão infligida ao movimento. Reunidos em grande número na gare, os ferroviários improvisaram um palanque em um dos carrinhos de bagagem. O primeiro a discursar foi Juvenal Alves, que criticou as perseguições e tentativas de fazer o movimento reivindicatório fracassar, mas que, apesar de tudo, a assembléia e a homologação do memorial seriam realizadas ali mesmo.

Em seguida, subiu no carro de bagagens o deputado Lourival, que protestou contra os “capitalistas” da Companhia Paulista e contra as forças policiais “reacionárias”. Enquanto discursava, um contingente maior de soldados chegou acompanhado do delegado de polícia, que ordenou ao deputado Porfírio da Paz que terminasse com a reunião. Após discutir com o delegado, o deputado fardado pediu mais tempo para que falasse “ligeiramente” aos trabalhadores. Substitui o deputado Lourival no palanque improvisado e no seu discurso fez promessas, dizendo que havia sido montada uma comissão parlamentar na Assembléia Legislativa do Estado, disposta a estudar o problema dos ferroviários da Companhia Paulista e de outras estradas de ferro. Como foi relatado por um investigador:

(...) “Disse que não falava como deputado, nem como Capitão do Exército, mas, sim, como irmão perante a Deus e a Bandeira Nacional, como brasileiro, acrescentando que o mundo não era mais dos capitalistas, nem dos imperialistas reacionários e opressores, e sim daqueles que trabalham. Terminou dizendo que receberia, à porta de saída da estação, o abraço de todos, como despedida e a afirmação de que as reivindicações das classes seriam dentro do menor tempo possível concretizadas. Pediu, ainda, que depois todos se dispensassem dentro da ordem, da lei e obedecendo as autoridades constituídas”.<sup>11</sup>

Por volta das 15:30, após terem abraçado o deputado fardado<sup>12</sup> e Lourival Villar, os ferroviários se dispersaram e tomaram trens nos dois sentidos, Jundiaí e Rio Claro, além de seguirem pelo túnel em direção à Vila Industrial. A reunião da comissão prosseguiu na sub-sede do sindicato, porém seus membros fizeram diversas críticas ao presidente da entidade e a outros diretores por não terem comparecido à assembléia.

---

<sup>11</sup>- DEOPS, 27 de agosto de 1947, 50A-251-274 a 278.

<sup>12</sup>- Segundo consta no relatório da polícia política: “A situação não se agravou dada as condições de estar o Deputado Porfírio da Paz fardado de capitão do Exército, porque ele nessa qualidade goza de imunidades militares, o que obrigou o tenente e os praças da F.P. a ficarem indiferentes e quase que menosprezando as ordens do delegado.” (...) “enquanto que o deputado Lourival de Costa Villar, este obedeceu o Delegado, em estado nervoso, porém, fazendo seus protestos.” O delator, ainda relata que o “Cap. Porfírio da Paz, numa roda de amigos disse que o delegado desejava era ser “amarrotado” por ele e que isso ele faria; porém, se tal se desse, naturalmente estabelecer-se-ia um conflito entre os trabalhadores e a força pública, e ele precisaria telefonar para o quartel do exército” (...) “para pedir a ‘turma’ dele vir, o que não custava nada, mas depois quem iria sofrer seriam os trabalhadores”. E o delator ainda constatou “que na proporção com que os dois deputados eram abraçados, ficavam visivelmente comovidos”. DEOPS, 27/08/1947, 50A-251-274 a 278.

A manifestação ocorrida nas dependências da estação de Campinas repercutiu negativamente entre os ferroviários, pois quem estava diretamente envolvido na assembléia, como Juvenal Alves, foi sistematicamente afastado e submetido a inquérito administrativo pela diretoria da Companhia Paulista, pelos motivos de indisciplina e insubordinação por ter discursando na plataforma da estação. As organizações dos trabalhadores nas outras cidades ainda resistiram e até organizaram um protesto por escrito contra o afastamento dos ferroviários. Por sua vez, a diretoria da companhia expediu uma circular para todos os setores de trabalho, com o intuito de coibir outras manifestações, punindo com remoções e suspensões os ferroviários cujos nomes compunham o protesto.

A reunião contou com a influência de um deputado ligado ao PCB e de outro deputado do P.T.B, que participaram do pleito estadual daquele ano e isso nos leva a conclusão de que aquela mobilização de trabalhadores pode ter sido apropriada pelos deputados com objetivos eleitorais. A tentativa de estabelecer relações clientelísticas entre trabalhadores e políticos tem sido uma característica do sindicalismo brasileiro, que concentra poderes nas figuras das lideranças e limita a participação dos trabalhadores, uma vez que elimina o sindicato de dentro das fábricas, oficinas e, neste caso, das plataformas<sup>13</sup>. O deputado preocupado em atender às reivindicações da categoria e a promessa de que as propostas seriam estudadas e resolvidas no âmbito parlamentar por segmentos de uma representação de “classe”, também contribuem para compreender o distanciamento entre o trabalhador e o sindicato.

A desarticulação da atuação da entidade sindical junto à comissão de reivindicações foi determinada pelas exigências do Ministério do Trabalho no sentido de proibir a formação de organizações paralelas<sup>14</sup>. Mas é importante compreender que o curto período democrático vivido no governo Dutra traz a marca da continuidade dos

---

<sup>13</sup>- Em 1948, investigadores do DEOPS relataram o encontro do Governador Adhemar de Barros com o ferroviário Núncio Soares da Silva, um dos fundadores do Sindicato Operário dos Ferroviários da Paulista, demitido da Paulista em 1934 por atos de sabotagem. Segundo os delatores, o governador mandou chamar Soares com fim de que este arregimentasse “*todos os ferroviários paulistas em torno de um comitê político pró-candidatura Adhemar de Barros à sucessão presidencial em 1950*”. Em troca, além de prometer aumento de salário, o Governador comprometeu-se a pedir às estradas de ferro, a reintegração de todos os ferroviários demitidos ou a serem envolvidos em processos administrativos, para serem demitidos. Núncio teria dito ao governador que se reuniria com outros líderes ferroviários para estudar a questão. Alguns ferroviários teriam recomendado não confiar em Adhemar de Barros por o considerarem “traidor do povo”, e aceitar o acordo somente se as promessas fossem formalizadas. Segundo os delatores, o “*Snr. Adhemar de Barros pretende, desde já, movimentar-se, aliciando os elementos que tenham ou desfrutem prestígio nas classes trabalhistas*”.

<sup>14</sup>- O sindicato divulgou uma lista com os associados eliminados do seu quadro social, acusados de terem desacatado à diretoria, entre os nomes estavam as duas lideranças comunistas e outros ferroviários com números de matrículas sindicais antigas: 2, 11, 16, 275 e 425 (DEOPS, 50A-251-83). Recentemente, em um dos meus encontros com o secretário do sindicato dos ferroviários da Paulista, presenciei as respostas do dirigente a um antigo trabalhador que telefonou para exigir do sindicato explicações sobre o motivo de terem alterado o número de sua matrícula, uma vez que haviam lhe passado um número maior do que aquele da data em que se inscrevera no sindicato, quando iniciou o trabalho na Companhia.

mecanismos institucionais do Estado Novo, ou pelo menos de uma mudança claramente condicionada e dirigida. De acordo com Maria do Carmo Campello de Souza (1976: 105), *“o advento do pluralismo partidário, de eleições diretas, e o retorno à separação formal dos poderes do Estado, determinado pela Carta Constitucional de 1946, foram superpostos e acoplados à estrutura anterior, marcada pelo sistema de interventorias, por um arcabouço sindical corporativista, pela presença de uma burocracia estatal detentora de importante capacidade decisória, para não mencionar a plena vigência”* (...) *“de uma ideologia autoritária de Estado”*.

A comissão dos ferroviários da Paulista apresentou à direção da empresa autênticas reclamações compreendidas pelos militantes do Partido Comunista, mas foram desconsideradas pela intransigência, ou limitação econômica das estradas de ferro paulistas. Apesar das dificuldades ocasionadas pelo autoritarismo do estado que resultou na constituição de uma burocracia sindical, a memória acerca da “Comissão de Reivindicações” não merece ser subestimada pela análise centrada nas contradições da sua face clientelística. Relevar a memória dessa experiência possibilita encontrar os trabalhadores organizados nos locais de trabalho, no sentido de amenizar as formas de exploração que comprometiam suas vidas. A estratégia do Partido Comunista encontrou a adesão dos trabalhadores, pois as reivindicações estavam assentadas em bases reais.

Em assembléia com ferroviários de vários setores, entre eles maquinistas, os motivos da luta da unidade da “corporação” contra o sistema de sobre-tempo são expressos da seguinte forma:

- a- porque esgota o trabalhador já subnutrido, através do trabalho de horas extraordinárias, debilitando a sua saúde;
- b- embrutece-o porque além de lhe tirar o tempo para leitura e divertimento, lhe rouba também o tempo e disposição para conviver com seus filhinhos e educá-los;
- c- porque lhe rouba o tempo e disposição pra frequentar seu Sindicato a fim de estudar em conjunto com os demais colegas, seus problemas e lutar pacífica e organizadamente por suas soluções;
- d- porque lhe rouba uma árdua conquista de toda classe, já expressa em lei, que é a – JORNADA MÁXIMA DE 8 HORAS DE

TRABALHO – a qual só constituirá uma realidade, o dia em que os nossos salários estiverem equilibrados com o padrão de vida.<sup>15</sup>

A palavra sempre ordeira da comissão, embora muito esclarecida, “desestabilizou” a paz na companhia. Nas reuniões realizadas aos domingos de missa do patrão, muitos trabalhadores se encontravam para reivindicar horas a menos nos dias de trabalho e garantir ao mesmo tempo, um salário justo para as oito horas normais. Mas não era fácil lutar contra o sobre-tempo que, apesar de tudo, garantia salários “mais equilibrados” para o sustento da família. Era com ele que o ferroviário alimentava, divertia e educava o filho. A luta contra as horas-extras é mais difícil quando os salários são mais baixos. Assim, o que as lideranças propunham era mais um desafio na luta cotidiana do trabalhador: conquistar tempo para sua “auto-realização”. E qual o tempo para o sindicato se não existia tempo para o seu descanso semanal?

Um tema muito presente na memória do ferroviário é sua submissão ao sobre-tempo, como forma de garantia de subsistência (aluguel, alimentação e educação dos filhos). O maquinista da Companhia Paulista, Sr. Mário Barreira, 89<sup>16</sup>, após relembrar o período em que estava economizando dinheiro para se livrar do aluguel, disse como fazia para complementar o salário:

“Nessa época, acho que eu ganhava uns 300 e pouco, 300 e tanto, mas tinha sobre-tempo, tal. Ganhava uns 400 (...) Nos trem, sempre feiz sobre-tempo. As veiz fazia escala de 12 hora, até 13. Sempre umas 50, 60 hora (por semana). A gente ganhava por hora, então quanto mais hora fizesse mais ganhava. E as hora, até 8 horas era salário normal, ponto por hora. Se fizesse 9 hora, 1 hora se já ganhava com 25% de acréscimo, a 10ª hora com 50%. Se fizesse 10 hora, 2 hora já tava ganhando com acréscimo. Aí, de 10 pra cima, ganhava com 75%, então valia a pena fazê 12 hora, 13 hora. Cheguei a fazê um trem de inspeção com a diretoria principal da companhia: Dr. Jayme Cintra, o chefão maior. Na inspeção, eles escolhe um pouco o maquinista e a tripulação prá i. Não vai qualqué um não. Aquele dia fiz 17 hora de trabalho, né. No ramal de Pirassununga, Porto Ferreira, Descalvado.”

---

<sup>15</sup>- No boletim da Comissão de Reivindicação, foi exibida uma formula apontando os gastos que levava ao pedido de um aumento geral: Despesa Cr\$ 1.450,00; Salário (32,00 por dia); Diferença entre o salário e o padrão de vida: Cr\$ 650,00. Então: *“como medida de emergência para suavizar nossa situação de penúria, em face de tão incrível desequilíbrio, chegou a Assembléia à conclusão que temos necessidade urgente de aumento geral de salários. Diversas foram as tabelas apresentadas e discutidas. Na base dessas discussões, constatou-se que a tabela que conseguiu maior acolhida foi a que sugeria, um: - aumento, mínimo geral de salário de Cr\$ 500,00 - para todos os ferroviários.”*

<sup>16</sup>- Entrevista realizada em maio de 2004. Esta foi a segunda entrevista realizada com o ferroviário. A outra aconteceu em 1999.

Primeiramente, é interessante observar que as 17 horas de trabalho feitas pelo maquinista Mario Barreira, considerado por seus companheiros como um dos melhores na profissão, foram cumpridas em um trem de inspeção comandado pelo Dr. Jayme Cintra, funcionário da companhia desde 1908, eleito diretor-presidente em 1949. O ferroviário não escondeu o orgulho de ter feito as 17 horas de trabalho a serviço do ilustre patrão que o escolheu a dedo para compor a tripulação. Todavia, a singularidade do caso e o “sobre-tempo” escondem a relação de dominação existente na companhia. A prática de empregar poucos trabalhadores na condução dos trens é antiga, mas a partir de 1935 as tentativas de transformar homens em “ciclopes”<sup>17</sup> foram intensificadas. O decreto N<sup>o</sup>279 amenizou a exploração ao estabelecer valores adicionais nas horas ultrapassadas. Porém, o salário foi congelado durante um longo período e houve menos contratações de trabalhadores. Os gastos com a aplicação das leis sociais era a justificativa usada pelos donos das estradas de ferro para manter baixos os salários dos trabalhadores das estradas de ferro e limitar a contratação de mais maquinistas e foguistas. Muitos maquinistas falam sobre a insuficiência do salário de oito horas trabalhadas e isso os conformava a estender a jornada. Além da obrigação de manter o trem dentro do horário estipulado pelas companhias, o maquinista ainda tinha que correr atrás do seu “ganha-pão” durante todo dia: “e melhora em negócio de dinheiro”. Mas o trabalho sempre foi o mesmo, não só para os maquinistas como para todos os profissionais do transporte noturno.

Se o maquinista gozava do direito do “trabalho a mais”, os ferroviários ligados ao controle das passagens dos trens nas estações apenas contavam com o adicional noturno para ter um dinheiro a mais no bolso. O militante comunista Elias Calixto exerceu um cargo de fiscalização no ramal de Pirassununga e contou o que se passava com alguns trabalhadores do tráfego, encarregados de controlarem os sinais de passagem:

(...) “pararam um trem de passageiro. Estava fora de sinal também, foi esquecimento do telegrafista. Tudo bem, não observei

---

<sup>17</sup>- No *Capital*, Marx (I, 1988: 195) relatou a situação dos ferroviários irlandeses de meados do século XIX: “*estão perante um Grand Jury de Londres três ferroviários, um condutor, um maquinista e um sinalizador. Um grande desastre ferroviário despachou centenas de passageiros para o outro mundo. A negligência dos ferroviários é a causa do desastre. Eles declaram, unanimemente, perante os jurados, que há 10 ou 12 anos seu trabalho durava diariamente apenas 8 horas. Durante os últimos 5-6 anos ele foi sendo aumentado para 14, 18, 20 horas e quando a afluência de viajantes é particularmente intensa, como no período dos trens de excursões, estendia-se muitas vezes a 40 ou 50 horas sem interrupção. Eles são homens comuns e não ciclopes. Além de certo ponto falha sua força de trabalho. O torpor os domina. Seus cérebros param de pensar e seus olhos de ver. O totalmente respeitável British Juryman, responde por meio de um veredicto que os envia, por manslaughter (homicídio), ao juízo criminal e num adendo moderado expressa o piedoso desejo de que os senhores magnatas do capital da estrada de ferro, no futuro, sejam mais gastadores na compra do número necessário de ‘forças de trabalho’ e mais ‘abstinentes’ ou ‘mais renunciadores’ ou ‘mais econômicos’ na exploração da força de trabalho paga.*”

nada. Aí o doutor Humberto apareceu lá para me cobrar. Eu falei: ‘Doutor Humberto, eu vou ser sincero com o senhor. Eu menti para o senhor, eu não vou mentir mais. Eu não sirvo para ficar aqui. Você me conhece, sabe que eu nunca neguei de falar a verdade, por isso que o senhor me trouxe para cá; menti, tô arrependido. Não é possível um homem, como aquele colega de Ibicaba, Agemiro, passar por isso. Trabalha com um pedaço de pão seco, uma garrafinha de caracu com café, uma rolha sem vergonha cortada de qualquer jeito: fica trabalhando com frio e com pão seco. Eu sei porque há um mês fui substituir uma pessoa lá. Esse homem cansado não vai dormir à noite, doutor Humberto? Nesse movimento que tem de Jundiaí a Rio Claro, cada dez minutos um trem na linha, meu amigo?’”.

“Hoje eu vejo, não servia para aquele trabalho nenhum dia. Como ia tirar um dia de serviço de um colega?” (...)<sup>18</sup>

O Sr. Elias ignorava as falhas dos seus companheiros e considera que não servia para fiscalizar as contradições do trabalho na estrada de ferro. A empresa não oferecia condições dignas aos operários, uma vez que o salário não alimentava e não aquecia, portanto não correspondia às mínimas necessidades do trabalhador que dormiu em Ibicaba (105 km de Jundiaí). Ao invés de omitir os erros novamente para o chefe, que cedo ou mais tarde saberia dos erros de sinalização dos funcionários, preferiu ser rebaixado na hierarquia da profissão e manter a própria dignidade, que o impedia de traír os companheiros. Depois de ser transferido para Bauru em 1945 e voltar ao cargo de telegrafista, o Sr. Elias aderiu ao Partido. Nos dois trechos selecionados da sua narrativa, o ferroviário militante comunista lembra o chefe que acreditou no seu potencial quando tinha apenas 23 anos e o encaminhou para o trabalho de “coringa”, pois percebeu sua qualidade para o exercício de qualquer cargo de chefia nas estações da linha tronco entre Campinas e Rio Claro. Lembra no primeiro momento, que o Sr. Humberto reprovou sua participação na comissão de reivindicações, que desafiava a paz na companhia. Disse que o chefe não tinha motivos para pedir aumento, afinal já era bem remunerado e gozava de prestígio na igreja, onde carregava até andor. Da igreja, o Sr. Elias tem apenas a formação católica, que lhe foi útil para convencer os companheiros explorados a juntarem-se ao movimento de 1947 e a aderirem a uma greve que encabeçou em 1949, quando mobilizou 90% dos trabalhadores de Triagem e de Bauru, mas que resultou em violência e na sua demissão da empresa.

O Sr. Elias conhecia muito bem a situação dos seus companheiros, inclusive a farsa que escondia as limitações da “poderosa” Paulista. O sobre-tempo que

---

<sup>18</sup>- LOSNAK, Ob. Cit.: 95.

complementava o salário sujeitava o trabalhador do tráfego a uma relação de exploração. O sobre-tempo esgotava, embrutecia, e roubava o tempo, a disposição e a conquista da jornada máxima de 8 horas, já prescrita em leis, porém descumprida pela companhia. O trabalho a mais era consentido pelos maquinistas, conformados à mínima possibilidade de superarem a situação de miséria imposta pelo salário baixo e pela ideologia da empresa: o aumento de salários produz o “absenteísmo”. O relato do Sr. Ruas, que diz que Vargas “indireitô tudo”, deixa antever o desencontro na razão da matemática de benefícios da lei do “sobre-tempo”: mais cansaço e menos direitos. Porém, o dinheiro a mais possibilitava ao trabalhador realizar o sonho da casa própria: essa é a realidade exposta por Sr. Mário Barreira. Mas esta forma de exploração ainda encontrou formas de resistência, como a relatada por Sr. Elias Calixto.

Em conformidade com o historiador Helio da Costa (1995: 143-44), que estudou o paralelismo sindical entre 1948 e 1951, a dupla militância nas associações paralelas e nos sindicatos oficiais foi um expediente praticado pelos ativistas sindicais, que também procuravam conciliar suas convicções pessoais com a disciplina partidária. A justificativa para não abandonar os sindicatos recaía principalmente na pouca receptividade que as novas associações paralelas encontravam junto aos trabalhadores. Daí a insistência dos comunistas em ainda tentarem estabelecer a relação com o sindicato, que neste caso exerceu um papel de polícia ao acusar os ferroviários que desacataram a “autoridade” do seu presidente. A Comissão de Reivindicações colocou na mesa da diretoria da Paulista as contradições compreendidas pelos ferroviários nas diversas assembleias semanais, mas a “*dupla campanha*” de perseguição e repressão da empresa e do DEOPS difamou o nome das lideranças comunistas, ameaçando e excluindo-os dos espaços públicos, do sindicato e os ameaçando.

Até o final dos anos 1940, existiu grande movimentação dos militantes comunistas nas bases ferroviárias com atuação de membros das diretorias dos sindicatos, porém sem o apóio da instituição, sempre visada pela polícia e pelo Ministério do Trabalho. A decisão da cúpula do sindicato dos ferroviários da Paulista de denunciar e expulsar as lideranças mais combativas deixa margem à interpretação de que a experiência vivida nos anos 1930, com participação efetiva dessas lideranças, foi relegada para fora das oficinas e plataformas ferroviárias e, agora, do sindicato. O trabalho do sindicato foi limitado pela burocratização de suas funções e sanções ministeriais. Contudo, a articulação das lideranças comunistas continuou imprescindível na luta dos ferroviários, como veremos na próxima seção.

## **b) Greves de 1948: “você são tudo patrão”**

Nesta seção pretendo relembrar os movimentos grevistas de 1948 ocorridos na Companhia Mogyana. O objetivo é relacioná-los à falência econômica da estrada de ferro e recuperá-los a partir dos relatos de alguns ferroviários que viveram a experiência. As duas greves, com inícios no dia 24 de fevereiro, com duração de 6 dias, e 7 de junho, 11 dias<sup>1</sup>, irromperam nas oficinas de Ribeirão Preto e Campinas e pararam o tráfego dos trens.

Os trabalhos de mobilização foram realizados por membros do diretório do Partido Comunista campineiro e ocorreu concomitantemente aos desenvolvidos pela Comissão de Reivindicações da Paulista de 1947. As reuniões entre as lideranças das comissões de ferroviários das duas estradas e do Partido Comunista aconteciam no Teatro Municipal Carlos Gomes. Quando não interditado, um espaço despreocupado com a intervenção policial, uma vez que não pertencia ao Partido e nem a um sindicato, um espaço público de efervescentes manifestações artísticas e discussões políticas. Foi no teatro que o diretório campineiro lançou suas bases no dia 25 de julho de 1945. Apesar da ausência dos “*elementos cultos*”, um público numeroso sob a chefia de Dario de Oliveira Moraes, “*mecânico da Cia. Mogyana e pessoa de pouca cultura*”, estabeleceu a diretoria do Partido na cidade, onde existe “*mais curiosidade do que convicção doutrinária*”, onde a “*força política local é P.S.D. e a seguir U.D.N.*”, mas o operariado “*getulista intransigente*”<sup>2</sup>.

A análise da situação política e da cultura dos operários da cidade feita de forma generalizada pelo investigador policial ignorou as dificuldades vividas pelos trabalhadores das estradas de ferro. A escassez gerada pela segunda guerra foi em parte responsável pela recessão e aumento abusivo dos preços das mercadorias. Para piorar a situação dos ferroviários, nesse período, as estradas de ferro paulistas começaram a

---

<sup>1</sup>- A greve de 1948 do dia 24 de fevereiro irrompeu nas oficinas da Companhia Mogyana de Campinas e Ribeirão Preto, entre 10 e 11 horas, Fonte: Correio Paulistano, São Paulo, 25/02/1948.

O historiador Hélio da Costa em seu livro “Em busca da memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra”, São Paulo, Ed. Scritta, 1995, que reconstruiu o processo dessas greves.

<sup>2</sup>- DEOPS, 07 de agosto de 1945, 30-C-1-697. Em outro relatório de 7 de agosto de 1945, 30-C-1-696, o investigador delatou a suposta primeira diretoria empossada naquela assembléia por Celso Cabral e Milton Cayres Brito: secretário- Dario de Oliveria Moraes; membros- José Espínola, Armando Godoi Gomes, Jandir Sales, Jorge Costa, Antonia Pereira, Manoel Fernandes Costa, Jorge Costa Carvalho, Américo Bracaglion e Ramiro Lucchesi; e suplentes- Vera Pinto e Constantino Dervisio. Ainda constatou que esses nomes teriam gerado forte e acalorado debate entre os comunistas campineiros também contrários à data acertada para a nomeação. No dia 26, às 24 horas, no largo do Mercado Municipal, o investigador vigiou um grupo que discutia calorosamente e ouviu de um ex-tenente do exército pertencente ao partido, que em uma conversa direta que teve com Prestes em São Paulo, este teria prometido enviar a cidade o Celso Cabral para organizar o diretório local dentro de 3 a 4 meses. O tenente ainda teria dito que a diretoria nomeada não representava a força máxima dos comunistas campineiros, que seriam os “*companheiros alistados*”, e “*quando a direção não é prestigiada pelos demais, o fracasso é na certa, o que vem acontecendo com o Comitê de Campinas*”, e por isso “*tem que cair, aconteça o que acontecer*”.

explicitar as contradições produzidas pela forma como progrediram. No relatório N°96 da Mogyana, os seus diretores apresentaram aos acionistas a crise da qual passava a empresa e uma de suas causas estava associada à redução do peso útil das mercadorias transportadas e o “*maior trabalho para a sua movimentação*”, ou seja, aumentou-se o percurso médio do transporte de mercadorias:

(...) “É uma circunstância desfavorável à receita ferroviária. Devida, em parte ao afastamento progressivo das regiões de maior produtividade, é ela porém ocasionada principalmente pela concorrência rodoviária”.<sup>3</sup>

A itinerante cultura do café já não contava mais com a rentabilidade originada com a inclusão de novas áreas e a formação dos cafezais pelos colonos imigrantes. Para a diretoria da Mogyana, a concorrência rodoviária justificava toda crise, difícil foi convencer seus acionistas<sup>4</sup> que o transporte que buscava o café nas regiões progressivamente afastadas, não se sustentava mais com o produto que estava se desvalorizando desde o final da década de 1920. E para piorar a situação dos acionistas e diretores da Mogyana, a partir de 1945 uma nova realidade econômica estava se constituindo no Brasil e caracterizava-se pelo modelo substituição de importações, que combinava o padrão exportador do setor agrário e as exigências crescentes e multiplicadas da economia e das sociedades nacionais, encadeando, segundo Octávio Ianni (1971: 54), “*as exigências de divisas com as exigências de investimentos a atender ao mercado interno*”.

O período que o autor também chama de *getuliano* foi pautado por uma crescente participação do Estado na economia e uma “*política de massas*”, que buscou conciliar os interesses das diferentes classes sociais em benefício da industrialização e em nome do desenvolvimento nacionalista. Em um plano mais largo, tratava-se de “*uma combinação de forças destinada a ampliar e acelerar os rompimentos com a ‘sociedade tradicional’ e os setores externos predominantes*” (Id: 56-62). Para o lado da classe trabalhadora, os benefícios criados, como o salário mínimo, iniciado em 1940, e a Consolidação das Leis de Trabalho, posta em vigência em 1945, tiveram apenas a intenção de preservá-los de uma pauperização mais drástica, pois toda a legislação trabalhista da Ditadura Vargas, não impediu que os níveis do salário real continuassem a situar-se abaixo dos índices de custo de vida.

---

<sup>3</sup>- Relatório N°96 da Diretoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a Assembléia Geral de 28 de Abril de 1949 e Correspondente ao ano de 1948. Campinas, Oficinas Gráficas “Casa Livro Azul”, 1949.

<sup>4</sup>- Os maiores acionistas eram o Conde Attilio Matarazzo e a Sociedade Anônima Indústrias Reunidas F. Matarazzo, que juntas somavam 70.444 ações integrais.

Além do salário limitado daquele contexto, os ferroviários da Mogyana deixaram de receber o adicional de natal no final de 1947 e os seus salários nos dois primeiros meses de 1948. Entre os operários que trabalhavam nas oficinas estavam lideranças ligadas ao Partido, como Américo Bracaglion, Dario de Moraes, Constantino Dovisio e José da Silva Pinto. No ano da greve, também trabalhava nas oficinas da Mogyana o torneiro mecânico Waldemar de Carvalho, 92 anos<sup>5</sup>, natural de Formigas-MG. Ele se lembra que naquele ano ainda residia em um cortiço na Rua Alvarez Machado e teve que fazer dívidas com o padeiro, que passava com um carrinho nas ruas do centro da cidade, e na mercearia. Ele também se lembra das formas achadas para reverter a situação de penúria:

(...) “Às veiz eu fico pensando, como é que não sofri nada naquela greve. Nois perdemo a greve né, nois queria aumento. Ferrovia que menos ganhava. Um oficial ganhava, parece que um oficial ganhava 12 Reis, enquanto os outro tava 15, 16, 17 por dia, um oficial. Só nois da oficina aí fizemo greve, perdemo a greve, né!” (...)

O Sr. Waldemar representa como nasceu a greve que perdurou “17 dias”:

“A greve começo numa brincadera. Um passava perto do outro e falava: vamo pará, vamo pará. Aí era vamo pará de brincá né. Uma brincadera, vamo pará, vamo pará. Aí um rapaz da oficina falo: ‘quero vê o puxa saco aqui pra trabalha’. Era na hora do almoço né: quero vê o puxa saco, o primeiro que começa trabalha aqui. Ficô todo mundo no torno, cada um na sua máquina e o chefe passo, viu todo mundo parado e aí ele voltou e começo a perguntá do começo. Não, tô esperando, daqui a pouco eu vou trabalhá. Queria vê qual era o puxa saco aí: paramo todo mundo. A mecânica viu que nois tava parado, eles pararo também, a ferraria ali paró também; a montagem, a ferraria. Paro a oficina intera. O presidente do sindicato veio: ‘não queremos nada de sindicato aqui, vocês são tudo patrão’. No final da greve: ‘Pusero a Nossa Senhora de Aparecida lá em cima, a estátua de Nossa Senhora Aparecida. Então, nois falava que era a Nossa Senhora Aparecida que fizero nois para. Ela viu que nois ganhava pouco, nois parava de trabalha’.

A situação poderia ter piorado, caso tivesse sido demitido, afinal, também foi responsável pela greve. Na sua fala, a paralisação aparenta ser espontânea e transcender todo o discurso do sindicato, do Estado, ou o discurso dos seus companheiros militantes. Para o Sr. Waldemar aquela greve foi a negação disso tudo: do partido, do “puxa saco”, do chefe, do “patrão”, do “presidente” do sindicato e do sindicato. As

---

<sup>5</sup> O Sr. Waldemar de Carvalho foi entrevistado em maio de 2003.

idéias que o Sr. Waldemar tem da instituição referem-se não só àquela greve, mas ao papel que o sindicato teve na sua vida, uma vez que aparece como mais um patrão limitado a dar ordens. Disse que na única vez que foi até a sede sindical contestar uma decisão da empresa, que o afetava particularmente, ouviu do presidente: “*tá na hora do almoço, vai almoçar*”. Certamente, o sindicato distanciado dos locais de trabalho deixou essas impressões. A noção de que “*vocês*” do sindicato “*são tudo patrão*”, também, pode ser relacionada à idéia de um sindicalismo corporativista. O corporativismo “*constituía a forma de organização das classes e da sua participação nas decisões do Estado, mas também porque era concebido como fator disciplinar das classes e de colaboração entre elas, como um mecanismo de reorganização e planejamento da economia em bases nacionais, figura neste projeto como o instrumento, por excelência, de reordenamento das relações entre segmentos das classes dominantes e destas com o Estado e de obtenção do consentimento de parcelas das classes trabalhadoras*” (ARAÚJO, 2002: 34)<sup>6</sup>.

Como foi abordado no capítulo dois, o sindicato dos trabalhadores da Mogyana, quando ainda era Centro e antes da revolução de 1930, já tinha no seu discurso as idéias de cooperação, dever e respeito à lei. Tal posicionamento justifica a sua ausência nos principais movimentos dos trabalhadores ferroviários da década de 1930. De caráter corporativo e fiel aos parâmetros ministeriais, o sindicato dispensou a atuação dos militantes do Partido e não fez muita questão da participação de ampla parcela dos operários que representava. Na greve de 1948, entretanto, incorporou as propostas de quem fez a greve quando a empresa aceitou negociar<sup>7</sup>. No dia 26 de fevereiro foi decretada sua intervenção, pelo motivo do comitê de greve estar fazendo uso das dependências da sede do sindicato para promover e articular o movimento, mas o presidente da entidade alertou que nada tinha com o movimento grevista e afirmou que as reivindicações pleiteadas já vinham sendo encaminhadas por meio do dissídio:

(...) “Louvável em todos os pontos é, entretanto, a atitude do Ministro ao revogar a portaria, averiguando que o sindicato nenhuma

---

<sup>6</sup>- Segundo Araújo (Id.: xix), “*o projeto corporativo do Estado no pós-30 visava a incorporação política, sob controle, dos trabalhadores e não a sua exclusão. Visto desta perspectiva, a política estatal voltada para os trabalhadores continha uma inegável dimensão positiva, em que pese os aspectos negativos da repressão e manipulação. Positividade que significava produção do consentimento, por meio do atendimento efetivo de uma parcela dos interesses concretos desta classe, como também de toda uma produção ideológica que, - interpelando os trabalhadores enquanto classe ‘econômica’, reconhecendo-os enquanto ‘forças vivas da nação’, dotando-os de direito, e concedendo-lhes canais de participação política-, teve conseqüências diretas sobre o processo de formação da classe trabalhadora*”. Para autora, essa dimensão positiva e incorporadora da política do Estado varguista é fundamental para a compreensão da aceitação e adesão dos trabalhadores às instituições corporativistas, assim como da longevidade dessas instituições.

<sup>7</sup>- A empresa só aceitou negociar com o sindicato, representado naquele período pelo presidente Hélio Carvalhinho Pompeu, que incorporou a reivindicação da comissão de greve e intermediou a relação.

interferência teve no movimento grevista, não ocorrendo absolutamente por sua responsabilidade tudo quanto aconteceu. Houve, nunca é demais insistir, precipitação no golpe grevista vibrado para estabelecer a cisão no seio da classe indispondo-a com a direção e com o próprio sindicato.” (...) <sup>8</sup>

Para o Sr. Waldemar, a única reivindicação era o aumento de salários, mas para os militantes do Partido, as reivindicações para melhorar a situação dos trabalhadores daquela estrada, além do aumento de Cr\$500 para todas as carreiras, abrangiam ainda o restabelecimento do pagamento dos dias santificados e dos feriados ao pessoal da conservação de locomotivas de Campinas; regulamentação do quadro de carreira da companhia; instalação de refeitório e postos médicos em Ribeirão Preto, Casa Branca e Uberaba, respectivamente; pagamento de horas extraordinárias e a concessão de passes livres para viagens em trens noturnos <sup>9</sup>. Já para o Partido, nas palavras de Prestes do famoso “Manifesto de Janeiro de 1948”:

“É evidente que o nosso principal terreno de luta é o das lutas pelas reivindicações mais sentidas e imediatas do trabalhador na fábrica e daí a necessidades de consagrar a maior atenção e o máximo de nossas forças a esse terreno que poderemos chamar de lutas sindicais, porque através delas deve ser organizado o movimento sindical dentro das organizações já existentes ou, no caso de isso ser impossível, por meio de novas organizações profissionais nos próprios locais de trabalho” <sup>10</sup>.

Segundo Hélio da Costa (Ob. Cit.: 130), como os sindicatos perderam a sua dimensão de pólo aglutinador da atividade sindical, a partir de meados de 1948 esse papel passou a ser desempenhado pelas organizações nos locais de trabalho, de onde também surgiram estruturas alternativas. O exemplo da comissão de reivindicações de 1947 sugere que as lideranças comunistas tiveram participação decisiva na estratégia sindical implementado pelo próprio Partido Comunista Brasileiro e nos movimentos desse período. No caso da greve da Mogyana, é possível afirmar que a cultura operária dos membros que trabalhavam nas oficinas tenha contribuído para a identificação dos operários desse setor em relação à campanha do Partido. Por outro lado, é imprescindível discutir as idéias que os trabalhadores que não eram da oficina têm acerca da greve organizada pelos comunistas. Assim a greve iniciada no dia 24 de

---

<sup>8</sup>- Correio Paulistano, 29/02/1948.

<sup>9</sup>- Folha da Manhã, São Paulo, 06/03/1948.

<sup>10</sup>- PRESTES, Luís Carlos. Como enfrentar os problemas da revolução agrária e anti-imperialista. Revista Problemas, número 8, abril de 1948. Citado por COSTA, Hélio, Ob. Cit.: 130.

fevereiro é relatada pelo Sr. Laerte Rigoletto<sup>11</sup>, 77 anos, natural de Socorro, antigo telegrafista da Mogyana, que foi diretor do sindicato em outro período:

(...) “Eu participei de todas as greves. Eu era praticante de telégrafo, então porque que eu participei? Participei de medo! Não fui só eu não: medo! (...) O grosso do comunismo tava dentro da Oficina da Mogyana (...) Pela primeira vez a oficina parô e o escritório era muito difícil pará porque era um serviço burocrático. Mas na época era praticante de telégrafo, o nome era praticante de telégrafo e dava impressão que cê tava praticando, mas cê era telegrafista, era o cargo que chamava praticante de telégrafo e era tudo garotada, 17 ano mais ou menos, que ganhava 90 mir reis por mês. Eu cito alguns nome, tinha eu, tinha o José Piciota, tinha o Moacyr Carneiro, tinha o Geraldo Mattoso, que foi preso até por causa da greve, tinha o irmão dele, o Clovis Mattoso, e tinha os telegrafista já de 10, 15 ano de serviço. Então, lá na estação, cê vê onde tinha aquele estacionamento de carro, na praça tem uma janela ali, ali era o telégrafo. Então veio a turma da oficina lá, uns duzentos, trezentos trabalhadores da oficina e batero na janela. E aí o pessoal da oficina taí, então os telegrafista mais velho foro atende o que eles queria: “ou voceis param ou nós vamo invadí aí, ou se não eperamo voceis na saída”. Até hoje eu penso, nunca chegaro: “escuta, escolhe treis ou quatro e vamo conversá. Porque nois tamo fazendo greve? O que nois tamo reivindicando?” E nois paramo de medo de apanhá na rua aquela hora. Tudo cheio de graxa, os macacão, forte... nós paramo de medo.”

“O que nois fizemo, nois fomo essa turma aqui<sup>12</sup> (...) Nois ficava a maior parte do dia parado no bosque, ninguém sabia. Porque, porque ia acompanhando pelos jornais o desenvolvimento da greve. Ninguém era político, ninguém era diretor do sindicato e ficava, mas com aquele medo de perder o emprego. (...) Começô a dá no jornal, cê veja bem, nois perdemo a greve, cê veja bem quem feiz a greve (...) Então nois lemo no jornal: oficina voltô em serviço, tal, tal, a Mogyana vai começa a demiti. Então aí, nois fomo prá frente da estação, que era uns vinte telegrafista e conversamo com o fiscal do telégrafo, o fiscal geral que era pai de um dos telegrafista amigo nosso, que tava em greve também. Então, ele servia de pai prá gente sabe, foi um pai mesmo (...) Durval Oliveira Valente, ele chegô prá nois e disse assim: “cabô a greve, é bom ceis voltarem pro serviço antes que vocês percam o emprego, num tem emprego, ceis volta em serviço.” E tudo bem e vamo tocá a vida, né? Aí, ali na janela, dividiu

---

<sup>11</sup>- Entrevista realizada em abril de 2004. O Sr. Laerte também foi entrevistado em maio de 2003.

<sup>12</sup>- Ver fotografia **Anexo 6**.

a turma: uns querendo voltá em serviço e otros não querendo voltá em serviço. E esses que não queriam voltá em serviço percebero e foro mais inteligente, porque o telégrafo era o meio de comunicação da Mogyana, não existia outro meio de comunicação na época, era o telégrafo. Então, por conseguinte, nois tinha muito mais valor do que o pessoal da oficina. Daí surgiu a discussão entre o filho desse fiscal, que era o telegrafista, e o Geraldo Matoso (...) Aí na briga o que acontece: vem a polícia e prende o Mattoso (...) O problema é que a gente era moleque 17, 18 ano (...) E ele foi: Oh meu Deus do céu... não, em veis de volta em serviço, nois descemo na delegacia prá conversá com o delegado (...) Nois chegamo e o delegado falô o seguinte: “olha, se vocês voltarem em serviço imediatamente eu solto o seu Mattoso, se vocês não voltarem em serviço, amanhã cedo ele vai pro DEOPS em São Paulo, ele vai confessá lá que matô o Padre Haroldo” (...)” (...)

O Sr. Laerte conta a versão do pessoal do setor de telégrafos. Ele e seus colegas foram surpreendidos pela chegada repentina dos operários fortes vindos da oficina com os macacões cheios de graxa e com a determinação de que todos os telegrafistas deveriam parar o serviço. Hoje, o Sr. Laerte entende que os militantes da oficina não esclareceram os motivos da paralisação e não realizaram discussões públicas. Pelo fato do pessoal do telégrafo desconhecer os motivos das greves parece não ter havido comunicação entre os diversos setores da estrada. Na versão do Sr. Waldemar, os seus companheiros tinham clareza das reivindicações e teriam iniciado a greve porque queriam aumentos nos seus salários, que seriam os menores da estrada. O Sr. Laerte e seus colegas refugiaram-se no bosque da cidade e acompanharam as notícias da greve por meio dos jornais. Também, não entendeu a decisão do pessoal da oficina de voltar, quando ainda não haviam alcançado nenhum objetivo. Mas, foi seguindo os conselhos dos mais experientes, que acharam por bem voltarem ao serviço. Um outro companheiro compreendeu que o setor de telégrafo era fundamental para a estrada de ferro naquele período e, então, alguns telegrafistas decidiram continuar em greve à revelia dos mais experientes e da oficina amedrontada pela ameaça de demissões. Porém, houve uma briga e um dos que não queriam voltar ao serviço foi preso. Jovens e despreparados, os telegrafistas acreditaram na ameaça do debochado delegado e, assim, foram obrigados a voltar ao trabalho. Por ser adolescente na época da greve, sua memória expressa o medo

dos companheiros, da prisão e da perda de emprego. O Sr. José Geraldo Mattoso<sup>13</sup>, 76 anos, natural de Mogi Guaçu, narra sua experiência de prisão:

(...) “Briguei com um telegrafista que tava chefiando greve. Nós tava sentado ali no largo da estação, numa escadinha onde tinha o correios e telégrafos. Já fazia dias que a greve tava perdurando e era casado, tava preocupado com razão, né!? E ele falou assim: “é, nois precisa voltá a trabalhá que o negócio tá feio”. Aí eu falei: “quem voltá é um F.P!” E ele me deu um tapa no rosto, aí eu agre... Juntamos lá, aí veio o pessoal: para com isso, tal, papapá, pororó... daqui a poco veio lá um guarda civil, naquele tempo era guarda civil aqui em Campinas que fazia o policiamento, a maioria né, fomos nois dois preso prá delegacia. Descemos a Andrade Neves, aí chegamos lá na regional de polícia, o delegado chamava-se doutor Normanha, se não me falha a memória. Subimos lá no gabinete do delegado, que já tava azucrinado com a greve, que tavam perturbando ele também, né: “que ceis viero fazê aqui?” Aí o rapaz falô: “é doutor, nos somo telegrafista na Mogyana e papapá, pororó, e ele me agrediu, eu sei que eu queria volta à trabalhá e ele não qué dexa eu trabalhá...” Então o delegado libero esse meu companheiro, enquanto eu fiquei preso. Fiquei lá no xadrez das três horas da tarde às onze hora da noite. Aí o pessoal que fico de fora, o sindicato, os colegas e os meus irmãos que eram telegrafistas também, conseguiram a minha liberdade. Fiquei no porão com um infecto, fedido, rapaz, nossa senhora” (...)

“Um investigador lá de polícia chamava-se Nelson Patrício, na hora que eu ia descendo lá pro porão, ele falo: -“É, ce qué sê, qué sê o tal aí negão?” -“Eu não, nois tamo sem recebê faiz tempo, salário atrasado.” Só isso que eu falei pra ele” (...)

A briga iniciada com sua ofensa ao líder paredista desistente, terminou em uma cela inunda dos porões da delegacia de Campinas. Como relatou o Sr. Laerte, tal fato teria levado ao termino da greve no setor de telégrafos da Mogyana, após o delegado ameaçar punir o Sr. Matoso com a prisão e provável tortura no DEOPS.

Mas nos relatos dos dois telegrafistas, subentende-se que a situação da greve está associada, de um lado, à insatisfação com o movimento transcorrido sem diálogo e, de outro, ao descontentamento com a Mogyana. A ação dos comunistas da oficina, que deu início a paralisação, desencadeou atividades políticas em favor do debate público, mais ainda, sensibilizou os trabalhadores de um setor a refletirem sobre a crise econômica da companhia em que trabalhavam e lutarem por seus direitos. O sindicato dos

---

<sup>13</sup> Entrevista realizada em maio de 2003.

trabalhadores, até então cerceado pelas prerrogativas do Ministério do Trabalho, teve que ceder e encaminhar as negociações, mesmo sob ameaça de sofrer intervenção. A greve, sem dúvida, foi a manifestação possível para aquele contexto, já que a experiência da comissão de reivindicações de 1947 evidenciou que novas assembléias e reuniões na gare da estação, ou em outros locais de trabalho, seriam sistematicamente reprimidas

A greve iniciada no dia 24 de fevereiro teve fim no dia 29, mediante o atendimento das exigências das lideranças de que os ferroviários presos fossem libertados e que houvesse rapidez no andamento do dissídio coletivo. A greve alterou a ordem na empresa e certamente modificou a perspectiva dos trabalhadores da Mogyana. A quebra da rotina na empresa, todavia, não alterou a atitude dos seus diretores. Os acionistas descontentes com o lucro da empresa receberam a seguinte explicação do não atendimento às reivindicações dos trabalhadores, que pleiteavam os Cr\$ 500,00:

“A situação da Companhia, como é bem de vêr, não permitia, nem permite, aumento de despesas naquelas proporções”<sup>14</sup>.

A diretoria da empresa, na verdade, tentava justificar o descumprimento do acordo que pôs fim a primeira greve, que levou ao início de outra paralisação. No dia 7 de junho, novamente, os operários das oficinas de Campinas pararam suas atividades e, no dia seguinte, desencadearam a greve em outras cidades ao longo da estrada, como Ribeirão Preto e Uberaba<sup>15</sup>. De acordo com a reconstrução de Hélio da Costa (Ob. Cit.: 134), desta vez, um dos principais alvos das lideranças comunistas foi o sindicato. Desde abril já vinham lutando pela suspensão do imposto sindical, pois o consideravam inconstitucional. No seu manifesto emitido no início da segunda greve, apontaram:

“Dadas as suas condições de controle ministerialista tem sua diretoria subjugada à política facciosa e exploradora da classe patronal, que faz dos sindicatos apêndices do Ministério do Trabalho, Federação das Indústrias e Departamento de Ordem Política e Social.”<sup>16</sup>

As lideranças comunistas decidiram antecipar-se à decisão do dissídio coletivo, reivindicado e protelado na justiça pelo sindicato, e conduzir o movimento independente da instituição, deixando-a à margem dos acontecimentos. As lideranças assumiram o compromisso de promover a volta ao trabalho somente com a conquista do aumento pretendido, mesmo com as ameaças de prisões e demissões. Para sustentarem a greve,

---

<sup>14</sup> - Relatório N°96, citado anteriormente.

<sup>15</sup> - Folha da Manhã, São Paulo, 10/06/1948.

<sup>16</sup> - Citado por Costa, Ob. Cit. Folha da Manhã, São Paulo, 08/06/1948.

realizaram campanhas de arrecadação de dinheiro, redigindo panfletos em papel jornal, conclamando o povo de Ribeirão Preto a aderir ao movimento:

“Apelamos para a população em geral que nos auxiliem, não só moral mas também financeiramente, nesta justa e humana luta. Que se organizem em todos os bairros, em todos os distritos, em todas as cidades, Comissões de Solidariedade e Ajuda aos ferroviários. Este é o nosso caloroso apelo e estamos certos que seremos atendidos”<sup>17</sup>

Em uma audiência com o superintendente da estrada, realizada no sétimo dia de paralisação, os grevistas liderados por sua comissão mantiveram-se irredutíveis, mesmo com o apelo de que a companhia nada poderia fazer diante da crise econômica que a atingia. Assim declarou o líder José da Silva Pinto, logo ao sair da reunião:

“Sou um dos antigos ferroviários, e a despeito de toda a minha dedicação à ferrovia, tenho sido mal compreendido. Desafio que a administração possa provar minha falta de dedicação (...) Fiz parte do Partido Comunista do Brasil, mas logo após a cassação do seu registro pelo governo federal deixei de militar nas suas hostes (...) Penso que a Cia. Mogyana tem fundos suficientes para fazer face às despesas do pretendido aumento sem que essa medida determine um déficit para a Estrada.”<sup>18</sup>

A impressão do antigo ferroviário foi a de que estava sendo mal compreendido porque a superintendência da ferrovia o associou somente à militância no Partido, sem considerar a sua dedicação ao trabalho e as reivindicações que vinha pleiteando ao lado dos trabalhadores. Por ser um antigo ferroviário e ter vivido a “rica” trajetória da companhia, entendia que a arrecadação da empresa suportava pagar o valor reivindicado. O trabalho despendido com dedicação nas oficinas não estava sendo recompensado, e esta constatação foi suficiente para que chegasse a conclusão de que a empresa estava se negando a pagar aquilo a que os trabalhadores tinham direito. Por ser um antigo ferroviário e ver as fabulosas movimentações de mercadorias transportadas, por ter montado inúmeras locomotivas e percebido que o trabalho não cessava, tinha compreensão de que o déficit previsto pela empresa, caso os aumentos de salários fossem concedidos, continuaria a ser menor que o tamanho do trabalho.

A persistência da comissão de greve resultou em uma radical reação da companhia em “*comum acordo com as dignas autoridades públicas*”, que *jugularam*<sup>19</sup> o

---

<sup>17</sup>- Panfleto pró-greve redigida pela comissão dos ferroviários da Mogyana, confiscado pelo DEOPS, 50A-252-88.

<sup>18</sup>- Folha da Manhã, São Paulo, 13/06/1948, citado por Costa, Ob. Cit.: 136.

<sup>19</sup>- No relatório N°96 consta a seguinte versão: “*A Diretoria, em reunião permanente, tomou imediatamente e de comum acôrdo com as dignas autoridades publicas, as providencias que o caso requeria, sendo, afinal, jugulado o movimento, restabelecendo-se os serviços no dia 19 do referido mês*”.

movimento com demissões de mais de 150 trabalhadores e invasão da gráfica, prendendo o pessoal que imprimia o material de greve. Logo um dia após a audiência entre a comissão e o superintendente da estrada, foi instaurado um inquérito policial na delegacia de Campinas com o fim de “apurar” quais eram os responsáveis pelo movimento. O delegado de ordem social pediu a prisão preventiva de 13 ferroviários acusados de *“participarem de suspensão ou abandono coletivo de trabalho, provocando a interrupção de obra pública ou serviço de interesse coletivo”*, e por “instigarem”, “excitarem” e “dirigirem” a greve. Um dos argumentos do delegado era o de que membros da comissão teriam seguido “conduta clássica” do Partido Comunista, ao explorarem desajustamentos econômicos a serviço de interesses políticos<sup>20</sup>.

O desajustamento econômico existia tanto para a empresa como para os trabalhadores, mas estes não estavam suportando mais conviver com o mínimo salário, na mísera moradia e com as diversas contas que ainda tinham para pagar, e isto foi determinante para cruzarem os braços e reivindicarem maiores salários, independentemente das ambições políticas do Partido. A greve jugulada pela reação da companhia, tinha o objetivo de melhorar um pouco a situação de penúria, mas a greve foi perdida e neste caso os trabalhadores tiveram que se arrumar como podiam. O Sr. Waldemar se lembra que durante a greve ganhou muito dinheiro, mas foi sorte achar outra forma de reverter sua situação:

“Porque de vez em quando você jogava no bicho, não é!? Tava sem trabalhá, e aquela miséria, coisa... até tava tudo atrasado. O padero foi o primero a vim comigo e falo: “você não incomoda comigo não, vo pondo pão aí. Quando você começá a trabalhá, aí, aí você me paga, começa a pagá” (...) Cê sabe que o primero méis, não sei o que que eu fiz, eu fiz um biscate lá com um maquinista na casa dele e eu não sabia o número da casa dele. Cheguei lá no depósito, sabe onde é a casa do tal maquinista, assim, assim? Aí falaro: “na rua

---

<sup>20</sup> - Todos os membros da comissão foram acusados: José da Silva Pinto, Américo Brancaglioni, Olavo Silva, Anísio Bertucci, Honório Regiani, Ultimo de Lima, Guido Ebert, Geraldo Julião, Antonio Morelli, Antonio Bernardo, Noé Teixeira Silveira Benfica, Constantino Dovizio e Luiz Bento. Relatório de Inquérito, DEOPS, 13/06/1948, 50A-252-134 a 127. O delegado argumentou, também, que o movimento de 24 de fevereiro trouxe desastrosas consequências para a economia pública e para a ordem social, ao manter um estado de intranquilidade durante dias, ainda mais quando repercutiu na imprensa de todo o país. Essa repercussão teria despertado a crença nos *“órgãos diretivos-centrais do comunismo”* de que o movimento estaria se generalizando, pois logo demonstraram que a greve estava sendo controlada por eles e destacaram seus agentes para o trabalho de *“instigamento”* nas demais ferrovias, principalmente na Estrada de Ferro Central do Brasil, *“espinha dorsal do sistema ferroviário nacional”*.

Antes de eclodir a greve na Mogiana, no dia 23 de fevereiro à 0h teve início a greve na Leopoldina Railway do Rio de Janeiro. Segundo a imprensa, a greve estendeu-se a todos os ramais, aderindo 80% do pessoal da locomoção. No dia 26 de fevereiro o Correio Paulistano anunciou: *“Terminou a Greve da Leopoldina Railway. Espancamento de Grevistas”*. A abordagem da chefia, da polícia e da imprensa é a mesma: *“falando à reportagem, o diretor da Leopoldina afirmou que tudo é obra dos comunistas, porque o aumento de salários pleiteado, aumenta despesas em cem milhões de Cruzeiros, e que os extremistas sabem que não há meios para cobrir essa despesa, lançam mão da greve”*. Fonte: Correio Paulistano 25 e 26/02/1948.

Sales de Oliveira, 2404. ” Falei: puxa, 2404 era o carro do doutor que me trato da tuberculose, vo jogá. Aí eu pequei, tava com 200 reis no borso, falei pra minha patroa: cê tem mais dinheiro aí? Tenho. Então você ponha nesse 2404... Avestruz. Falei, joga no 2404. Ela joga, ainda ela erro, em veiz de 2000, ela coloca 1404. E eu, fui pra oficina, usava um paletó naquele tempo, tinha 400 reis, joguei no 2404: pá! Tirei o pé do lodo. Paguei o que tinha que pagá. No primero que eu fui pagá foi o padero.” (...)

Ele ainda recordou as outras duas oportunidades em que apostou e ganhou. Mas antes teve que achar o número certo. No mês seguinte em que apostou no 2404, encontrou a sorte no bonde 3939, que cruzou o seu caminho quando saía de casa e lhe chamou atenção por ser um “*número feio*”. No mês subsequente, enquanto realizava um serviço demorado apelidado pelos colegas de “*cozinha galo*”, percebeu na peça presa no torno o número 5749, que lhe chamou a atenção por ser um número bonito. Prometeu ao colega brincalhão, que assim que acabasse aquele serviço apostaria 500 reis. O jeitinho que achou para driblar as adversidades foi infalível, tal estratégia lhe rendeu mais dinheiro. O Sr. Waldemar, com sua prodigiosa memória, também recordou o versinho que um dos demitidos das greves de 1948, antes de ir embora, escreveu atrás de uma das portas do banheiro da oficina:

“Até hoje eu não esqueci do verso dele. Dizia o verso: ‘Adeus Mogyana ingrata que muito tempo eu sofri, se mundo tivé cú, cú do mundo é aqui’ (risos). Nois tudo ia lê e dava risada.”

O versinho calunioso e divertido está associado às péssimas condições de vida dos trabalhadores da oficina da Mogyana. Talvez, este tenha sido o primeiro rabisco naquela porta e por isso foi lembrado, ou, versos assim, poderiam até ser comuns naquele ambiente de trabalho, mas este foi especialmente lembrado. De qualquer forma, o verso expressa o descontentamento em relação à ingratidão da empresa para com a “dedicação” dos operários no exercício dos seus respectivos trabalhos. O que o líder José da Silva Pinto falou após sair da audiência tem um sentido parecido com o verso da porta e é uma possível reivindicação dos operários da oficina. O fato de ser um antigo ferroviário e dedicado lhe dava o direito de ser compreendido, não só como um comunista, mas como um autêntico ferroviário daquela companhia, assim como o ferroviário que deixou o seu protesto na porta do banheiro da oficina. O que estava em jogo era também uma identidade reclamada pelo pessoal daquele setor da estrada de ferro. Tal identidade dava aos militantes do Partido que trabalhavam naquela oficina uma característica única, de serem não só os fortes cobertos de graxa, mas aqueles que

carregaram a bandeira da dignidade no serviço ferroviário, assim como o Sr. Elias Calixto, de Bauru.

Daquele período, Ianni (Ob. Cit.: 93) compreendeu que os *“interesses de classe, em particular os antagonismos com as outras classes e grupos sociais, não se estruturaram a não ser parcialmente. E não chegaram a fundamentar posições e diretrizes políticas autenticamente proletárias, isto é, de classe”*. A esquerda, particularmente o Partido Comunista, neste caso, também teria adotado o *“modelo substituição de importações”*, como etapa no processo revolucionário nacional e essa posição tática a leva a adotar e emaranhar-se na política de massas, o que lhe impõem o dilema de não poder *“transformar a política de massas em luta de classes”*.

No manifesto de janeiro de 1948, Prestes orientou o Partido no sentido de liquidar com *“a dominação do imperialismo e do governo de Dutra apoiado no latifúndio e nos setores mais reacionários das classes dominantes”*. Entendia que só a partir da compreensão das reivindicações mais elementares do povo, como aumento de salários, seria possível *ligar* o Partido às grandes massas e possibilitá-lo a dirigir as grandes lutas de que a classe operária e a massa necessitam para *“conseguir libertar-se”*<sup>21</sup>. O intelectual marxista-leninista Maurice Grabois, em seu texto intitulado *“Mobilizar Grandes Massas – para defender a paz e derrotar o imperialismo”*<sup>22</sup>, depois de citar os êxitos conseguidos pelo Partido no trabalho de massas no início de 1948, em que importantes setores do proletariado, como ferroviários, mineiros, tecelões, metalúrgicos lideraram lutas grevistas, que atingiram empresas fundamentais como a Leopoldina, Mogyana, Rede-Mineira de Viação, entre outras, apresentou as debilidades dessa *ligação* do Partido: *“o que caracterizou as primeiras lutas grevistas de 1948, como por exemplo a greve da Leopoldina, foi a falta de organização nos locais de trabalho, capaz de garantir a continuidade dos movimentos grevistas e de criar condições para a resistência aos golpes da reação, que se fizeram imediatamente sentir sobre o proletariado em luta”*. Em outro momento do artigo, deixou claro que o objetivo do Partido deveria ser o de penetrar entre as *“massas”* para *“elevar o nível dessas lutas, que se restringiram, em sua quase totalidade, unicamente a determinados objetivos, como aumento de salários, defesa do petróleo, etc., sem que tivéssemos procurado lhes dar uma perspectiva política de maior alcance”*.

---

<sup>21</sup>- Carlos Marighella, *Nossa Política*, Problemas – Revista Mensal de Cultura Política, Janeiro de 1948 - nº6, pp. 3-10.

<sup>22</sup>- Maurice Grabois, *Mobilizar Grandes Massas – para defender a paz e derrotar o imperialismo*, Problemas – Revista Mensal de Cultura Política, Agosto-Setembro de 1949 - nº20, pp. 23-52.

O partido tinha o objetivo de “dar” para a “massa” uma perspectiva política revolucionária, porém desconhecia a perspectiva de luta desenvolvida nos locais de trabalho por seus membros, que não se diferenciavam muito da “massa”, pois viviam as contradições da situação econômica do país e, neste caso, da crise das estradas de ferro. Ianni entendeu que o Partido incorporou a ideologia do período *getulista* no seu discurso de eliminar o latifúndio, que seria a base da influência imperialista, e isso emaranhava a esquerda na política de massas. Porém, desconsiderou que no âmbito mais miúdo, nos locais de trabalho, operários expressaram uma clara posição de classe, apoiada não só na esperança de que algo pudesse surgir da benevolência do “pai”<sup>23</sup>. Nas falas do Sr. Waldemar há uma sugestão de que a classe acontece com a contestação em relação ao chefe do partido, ao presidente do sindicato e à diretoria da empresa. No sentido de Thompson, a classe faz-se na luta<sup>24</sup>. A representação do ferroviário dá sentido à classe, pois traz o significado de um protesto contra tudo o que representa poder e explora o pessoal da oficina, mais especificamente, tudo o que explora o pessoal da seção de torno:

“Na seção de torno o pessoal ali era mais unido, num sei se é porque trabalhava tudo junto ali né!? Era mais unido. Ali parecia uma família só.”

A diretoria da empresa viu na reivindicação do pessoal da oficina apenas um pretexto usado para se posicionar contra a estrada de ferro. Na verdade, esse foi mais um argumento que os antigos cafeicultores usaram para justificar a situação economicamente inviável da empresa, que explicitava cada vez mais as suas deficiências e limitações. No início de 1948, atrasou dois meses de salário do pessoal. Em abril de 1949, continuava enfrentando as dificuldades com a queda da tonelagem

---

<sup>23</sup>- A historiadora Andréa Casa Nova Maia estudou as greves ferroviárias ocorridas na Rede Mineira de Viação nas décadas de 30, 40 e 50, em que as mulheres dos trabalhadores tomaram parte de motins. A autora no artigo “A ‘fúria’ das mulheres grevistas: política, ferrovia e família ferroviária no Oeste de Minas Gerais (décadas de 30, 40 e 50)”, procura “compreender em que medida a atuação feminina no espaço doméstico e na economia privada interferia e, em momentos privilegiados – como as greves –, chegava a determinar a ativa participação das mulheres no mundo público, nas disputas políticas e na luta por direitos que constituíam os pontos centrais das mobilizações ferroviárias daquela época” (MAIA, 2002: 224).

A autora analisa uma greve em maio de 1948 e não faz referência a participação de militantes do Partido, mas compreende a crise econômica da estrada de ferro em questão. No material que pesquisei, não observei nenhuma referência relativa à participação das mulheres de ferroviários no processo das greves ocorridas na Mogyana. Contudo, é possível refletir sobre as diferenças econômicas e culturais existentes entre Campinas e o “Oeste de Minas” naquele contexto. Sobre a ausência da participação feminina nas greves da Mogyana, também, é possível sugerir que o trabalho dessas mulheres nas indústrias, ou comércio da cidade de Campinas acaba interferindo na sua mobilização e atuação política, uma vez implicadas no processo de produção capitalista.

<sup>24</sup> Segundo Thompson, as pessoas se encontram em uma sociedade estruturada em modos determinados (crucialmente, mas não exclusivamente, em relações de produção), experimentam a exploração (ou a necessidade de manter o poder sobre os explorados), identificam pontos de interesses antagônicos, começam a lutar por estas questões e *no processo de luta se descobrem como classe* e chegam a conceber esse descobrimento como consciência de classe. A classe e a consciência de classe são sempre as últimas, não as primeiras, fases do processo real (THOMPSON, 1978: 37).

transportada, principalmente de mercadorias com melhores fretes. Mas, a crise dessa estrada começou antes. Desde o final da década de 1920, a grande desvalorização da moeda no mercado internacional e as dívidas contraídas pelo governo do Estado de São Paulo em 1926, £10 milhões para a valorização e outro de £20 milhões para armazenar o café em 1930<sup>25</sup>, decretaram a queda da elite cafeeira e, por conseguinte, a crise econômica dos maiores investidores dessa estrada<sup>26</sup>. Desde o final da década de 1910, a riqueza, a população e a produção concentravam-se na capital, deixando para trás as regiões progressivamente afastadas, tornando-as lugares de pouca lucratividade para a ferrovia da zona Mogyana. Os produtores de café e fazendas dessas regiões geraram riquezas somente até o final da década de 1920. As razões da progressão dos trilhos dessa estrada, como foram apresentadas no primeiro capítulo, não ofereciam mais lucros aos investidores da estrada de ferro. Em 1951, os trabalhadores ferroviários já esperavam a encampação dessa ferrovia pelo Estado, como a único meio de resolver o problema da sua crise. A maior justificativa para a encampação da Mogyana foi a necessidade de se reequipar para fazer concorrência ao transporte rodoviário, uma vez que os capitais particulares não estavam mais interessados no investimento em ferrovias. Assim, a lei nº1598 de 1952 autorizou o Poder Executivo do Estado a adquirir o valor nominal das ações integralizadas da empresa, passando a uma sociedade anônima de economia mista.

As greves de 1948 resultaram da mobilização dos ferroviários mais afetados pela situação econômica da Mogyana, que a impedia de negociar e atender às justas reivindicações dos trabalhadores. Estes, independentemente do sindicato, criaram no confronto e na greve, a possibilidade de expressar a sua insatisfação e afirmar a vontade da categoria.

---

<sup>25</sup>- LOVE, 1977: 60; FAUSTO, 1978: 423.

<sup>26</sup>- A Companhia Mogyana já vinha dando sinais de sua crise desde 1910, quando foi necessário obter um empréstimo em Londres no valor de £2.500.00, que serviu somente para pagar juros e amortização de dívidas anteriores. À medida que caía a produtividade da lavoura cafeeira, simultaneamente as populações agrícolas emigravam para as zonas novas, reduzindo-se, portanto, as receitas da Companhia. O declínio do progresso da Zona por ela servida e a incapacidade do café promover o desenvolvimento de uma infra-estrutura, cujo transporte assegurasse a rentabilidade da empresa, confluíram para a sua decadência (VUGMAN, 1976: 121).

## **Capítulo 4**

### **A Luta pela Encampação da Paulista e a Privatização das Ferrovias**





A primeira foto foi registrada no pátio da cidade de Dois Córregos no dia 15 de março de 1960. Na frente de uma locomotiva elétrica, centenas de homens sentados e em pé na linha e dormentes fazem o gesto da vitória, significando a conquista de mais benefícios depois de mais uma greve pela encampação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São ferroviários de diversos setores dispostos a lutar pela encampação, unidos pela vontade comum de equipararem os seus salários e benefícios, aos dos funcionários das companhias do Estado, Mogyana e Sorocabana. A atitude de sentar nos trilhos é um exemplo da resistência e poder da “família ferroviária”, repetidas por outros homens, mulheres e crianças que ao longo das linhas troncos da Paulista interromperam a travessia dos trens de cargas e de passageiros, conduzidos por maquinistas forçados pela polícia, ou pelos poucos que não aderiram ao movimento.

Apesar da motivação salarial, quando refazemos a trajetória da categoria e as lutas travadas pelos trabalhadores dessa empresa, nas quais ficam caracterizadas a repressão e intransigência de seus diretores, é possível sugerir que o significado atribuído à desapropriação da Companhia pelo Estado em 1961 tenha relação com a vontade dos trabalhadores de derrotar todo o sistema disciplinar constituído pela direção da empresa, ligada a oligarquia cafeeira, que se apropriou do resultado do trabalho dos ferroviários e influenciou a polícia no sentido de reprimir os seus movimentos contestatórios.

Essas greves ocorreram no final do período que Octávio Ianni denominou de *getuliano* (1945-1960), marcado por uma crescente participação do Estado na economia e uma “*política de massas*”, que buscou conciliar os interesses das diferentes classes sociais em benefício da industrialização e em nome do desenvolvimento nacionalista. Todavia, contrariando a tese do “peleguismo”<sup>1</sup>, a chapa de oposição do sindicato dos ferroviários da Paulista, que ganhou a disputa de 1955, liderada por Hary Normanton e Irineu Prado, desenvolveu atividades de mobilização, a partir da constituição de sub-sedes com delegados próprios nos principais pontos de concentração de trabalhadores da estrada de ferro. A união em torno do sindicato elegeu o diretor-presidente Hary Normanton para deputado federal pelo P.T.B. nas eleições nacionais de 3 de outubro de 1958, cargo que iria ocupar até 1969.

Nesse contexto, uma nova nuance na constituição do sindicato dos ferroviários da Paulista se manifesta, sobretudo, quando imagens de lideranças se fundem. Hoje, em uma parede da sala de assembléias da sede sindical, a vizinhança dos retratos em preto e

---

<sup>1</sup>- Para Octávio Ianni (Ob. Cit.: 56), o peleguismo se caracteriza, entre outros aspectos, pelo fato dos sindicatos e dirigentes reduzirem-se “*a instrumentos de manobras políticas às vezes totalmente alheias aos interesses dos assalariados*”.

branco de Hary Normanton e Getúlio Vargas é apenas um indício da fusão imaginária de dois “pais”: o segundo, foi o “pai” de todos os trabalhadores; o primeiro, foi o “pai” da família ferroviária da Paulista. Na segunda fotografia exposta na página 169, a imagem do dirigente parece sugerir uma exaltação de alegria e festa em torno da sua personalidade. A imagem foi captada no final da década de 1950 na cidade de Marília, após Normanton descer de um trem. As pétalas de rosas lançadas sobre o seu corpo representam mais que uma saudação ao trabalhador feito deputado federal. Representa que as instituições democráticas restabelecidas a partir de 1945 criaram condições de acesso dos assalariados a uma parcela do poder.

A representação política de Normanton projetou a sua figura no imaginário dos trabalhadores ferroviários da Paulista. O compromisso entre esse líder e a sua base significou o primeiro passo para derrubar a primeira estrada de ferro construída com capitais exclusivamente nacionais. Foi no governo de Jânio Quadros que foi possível a encampação da Paulista, frustrada duas vezes no governo de Juscelino Kubitschek. Em 1961, Carvalho Pinto decretou a incorporação da Paulista pelo Estado. A encampação significou o fim da Paulista e o fim do sindicalismo de oposição dos ferroviários da Paulista. As mesmas greves que decretou o fim da empregadora quatrocentona foram usadas para justificar a inelegibilidade das lideranças que tornaram possível o movimento. Após o golpe de 1964, a margem de manobra do sindicato se estreitou e os seus líderes foram absorvidos pela completa burocratização sindical ou excluídos da estrutura de poder.

A encampação da Paulista determinou o fim da presença dos patrões lavradores na direção da empresa. Depois de encampada a ferrovia, a vontade de mudar parece ter se esgotado. O bonito movimento de transformação da vida da empresa, ficou apenas na memória de quem dele participou. Em 1971 ocorre a unificação das empresas ferroviárias estatizadas, transformadas em FEPASA. Durante 25 anos o sistema de transporte ferroviário perdeu fretes para o transporte rodoviário, pois se investiu pouco na antiga estrutura construída até meados da década de 1940, destinada a atender os interesses dos cafeicultores. Em 1995 é proposto um novo programa de reestruturação, para tornar a ferrovia competitiva. Os dirigentes dos sindicatos dizem hoje, que caíram no “conto do vigário”, foram enganados pelo discurso da tecnocracia governamental. Enfim, hoje, as lutas e as ações do sindicato que derrotou a “empregadora de 400 anos”, se restringiram a uma reduzida base. Neste capítulo, pretendo abordar essas duas dimensões do sindicalismo ferroviário: seu auge e sua queda.

## a) Quando o sindicato derrotou a “empregadora de 400 anos”

Nesta seção, estudo o contexto do movimento dos ferroviários pela encampação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e enfatizo a primeira das três greves motivadas por esse objetivo, ocorrida entre os dias 14 e 17 de abril de 1959<sup>1</sup>. Na memória dos ferroviários da Vila Industrial o sindicato desse período é lembrado pela atuação dos dirigentes Hary Normanton e Irineu de Oliveira Prado. O sindicato e os discursos dos líderes exemplificam muitas das ambigüidades sindicalismo brasileiro, que também serão analisadas.

Em 1951, o sindicato manifestou pela primeira vez a intenção de lutar pela encampação da Paulista, justamente quando foi cogitada a estatização da Mogyana. O seu dirigente na época era o escriturário Moacyr Prado, que foi tachado de pelego, pois não levou adiante os anseios de lutar pela equiparação de salários dos ferroviários da Paulista aos das estatais<sup>2</sup>. Em 1955, foi organizada uma chapa de oposição que reuniu o chefe de trem Irineu Prado e o dissidente da diretoria situacional, o eletricitista Hary Normanton, escolhido para ser o diretor-presidente numa eventual vitória. A bandeira da luta pela encampação foi determinante para a união desses dois líderes e para a vitória da oposição.

Hary Normanton continua na memória dos ferroviários e, principalmente, do sindicato, que já lhe dirigiu várias homenagens<sup>3</sup>, além de ser lembrado da seguinte forma pelos funcionários e diretores da instituição: “foi ele quem comprou esta sede”, “foi ele quem construiu nossa colônia de férias” e “foi ele quem deu aumento para os ferroviários”. Normanton “adequou-se” rapidamente às funções de dirigente e em 1959 assumiu o mandato de deputado federal pelo Partido Trabalhista Brasileiro. Em 1969, teve os seus direitos políticos cassados por meio do Ato Institucional N° 5, quando pertencia a ARENA, sendo destituído da presidência do sindicato e da legislatura federal.

---

<sup>1</sup> - As outras duas greves pela encampação aconteceram em 1960 (de 11 a 16 de março) e 1961 (de 1 a 2 de junho).

<sup>2</sup> - A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi estatizada em 1952. As outras estradas de propriedade e administração do Estado naquele momento eram: Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquense, Estrada de Ferro Campos do Jordão, Estrada de Ferro São Paulo - Minas e Estrada de Ferro Bragantina.

<sup>3</sup> - Em 2004, a convite da direção do sindicato participei da entrega do restauro do busto em bronze de Hary Normanton, na sub-sede da entidade de Jundiá. O dia escolhido para a homenagem foi 31 de abril, dia do ferroviário. Em uma sala repleta de ferroviários aposentados, foram exibidas as imagens do líder em reunião com ferroviários na década de 60 acompanhadas de uma reprodução do som radiofônico de um discurso proferido em uma rádio de Bebedouro, datado de 1959. Nos discursos dos convidados ao evento, a palavra de ordem foi: “o líder que fez tanto pela categoria”. Aquela homenagem, na realidade, parecia pretender atrair o dinheiro da indenização paga a família do líder, para ser investido em cursos profissionalizantes oferecidos pelo sindicato. Muito embora, a homenagem esteja envolvida por uma relação de troca, ela pode ser analisada seguindo as idéias de Burke (2000: 74), expostas na introdução desta dissertação, que dizem respeito à reconstrução da memória por meio de ações rituais de comemoração, que são reencenações do passado e tentativas de impor interpretações, com o intuito de construir a identidade social.

Em 1955, Irineu Prado disse que não quis lançar-se para presidente, pois estava construindo sua casa em Rio Claro, berço do SENAI Ferroviário e das “gigantescas oficinas” da C.P.E.F., e sentia-se mais livre para atuar junto aos ferroviários de sua cidade, onde desempenhou os papéis de secretário geral do sindicato e vereador. Na sua função no sindicato e na empresa, viajava na linha inteira constituindo delegacias e organizando a classe. Irineu conquistou muita simpatia de seus colegas e essa proximidade permite associá-lo ao típico líder de “chão de fábrica”, pois suas ações divergiam daquelas do dirigente sindical submetido às atividades burocráticas, limitadas a assuntos restritos às paredes do sindicato, relacionadas às funções de fiscalização das leis trabalhistas. Irineu vive na memória daqueles que conviveram com ele, sobretudo na memória dos ferroviários de Rio Claro. Ele também está presente na memória de um ferroviário da Vila Industrial de Campinas, que lhe dá o título de “a liderança mais briguenta” do sindicato. Assim o Sr. Ruy Gouvêa, ex-corredor de linha e relações pública da Paulista, fala de Irineu:

“Irineu era do tempo do Hary Normanton que era presidente do sindicato, e o Irineu era um, acho que delegado regional na época lá em Rio Claro. Inclusive eu inaugurei a praça Irineu Prado. Eu! Tive esse privilégio, sem quere, até. (...) Fui inaugurá com viola. Quando eu cheguei lá... falo: vamo inaugurá uma praça, o senhor num qué? Eu vô! O cê é rioclarense, vem pra cá. Nois foi lá numa praça, foi lá na praça. Chego lá ô banda, prefeito, discurso, num sei o quê: Praça Irineu Prado. Pó! O Irineu foi companhero nosso de, foi meu companhero, meu amigo, né! Amigo aqui de dentro, companhero aqui dentro, amigo aí fora. E fui eu que fui inaugurá a Praça Irineu Prado em Rio Claro, com viola (...) O Irineu foi um cara batalhador no sindicato, sindicalista aquele briguento, briguento no bom sentido. Foi vereador, tanto que a praça hoje lá é em nome dele: Irineu Prado.”

O ingresso dos dois líderes no sindicato inaugurou a “quarta fase” da constituição do sindicalismo dos ferroviários da Paulista. A primeira fase vai até 1929 e é caracterizada pela ação das Ligas Operárias e repressão dos governos da primeira república, ligados à elite de proprietários rurais e das estradas de ferro; a segunda fase compreende o período de 1930 a 1937 e é caracterizada pelas lideranças comunistas e pelos movimentos da Federação Regional dos Ferroviários, tendo sido marcada pela greve de 1934 e prisão de suas lideranças; a terceira fase, que vai de 1935 a 1954, é caracterizada pela mobilização dos comunistas a reboque do sindicato, a exemplo da comissão de reivindicações de 1947, pelas reações do DEOPS, pela perseguição da direção da estrada de ferro e pelo intervencionismo ministerial. A “quarta fase” começa

a se dissolver após a encampação da estrada de ferro pelo estado em 1961 e termina com o golpe de 1964.

No dia 20 de abril de 1964, o sindicato dos ferroviários da Paulista em assembléia de seus diretores negou apoio aos ferroviários perseguidos e cassados pela direção da Companhia estatizada. Normanton considerava que a “revolução democrática” de 1964 impediria a “infiltração bolchevista” no país, impulsionada pelo presidente João Goulart. Por meio dessas prerrogativas acatou a exigência da Companhia Paulista ao indicar os nomes dos associados “subversivos”<sup>4</sup>. A livre decisão da diretoria foi suspender os direitos sindicais dos “*contrários ao regime democrático*”<sup>5</sup>.

Irineu foi perseguido pelo DEOPS e preso pela alegação de ter “*telegrafado ao presidente Goulart a fim de prestar-lhe solidariedade*”<sup>6</sup>. No dia 20 de abril já estava preso<sup>7</sup>, mas sua principal “culpa” foi a liderança que exerceu nas greves pela encampação da Companhia de 1959, 60 e 61, para as quais definiu a estratégia de recolher os maquinistas e ajudantes nas sub-sedes sindicais das cidades do interior paulista, evitando, assim, que fossem forçados a trabalhar pela empresa, que buscou os funcionários em suas respectivas casas.

A historiadora Sonia Alem Marrach, no processo de pesquisa para a sua dissertação “*A Visão de Mundo dos Ferroviários Aposentados*”, defendida em 1983, realizou uma entrevista com Irineu de Oliveira Prado. Entre outras questões relacionadas ao sindicalismo dos ferroviários da Paulista, no seu relato, o líder operário narra o período em que Normanton teve o mandato de deputado federal cassado e foi “*processado por um promotor de Campinas*”:

“Então me puseram como testemunha contra ele. Eu fui lá e eu até o defendi. Falei que ele não tinha culpa nenhuma, que as greves eram deliberadas em assembléias de cinco, seis, até oito mil ferroviários. E ele, como presidente do sindicato, tinha obrigação de acatar as decisões da assembléia, de acordo com os estatutos. Disse que ele não era culpado. Eu o defendi, porque eu achei que era certo o defender. Eu seria um covarde, um traidor como ele foi com a gente, se eu não o tivesse defendido. Então, eu dei uma resposta a ele, né? Quando ele precisou de mim, eu estava defendendo ele, porque,

---

<sup>4</sup>- Esse procedimento ocorreu nas outras estradas de ferro. Foram afastados e sofreram inquéritos administrativos, acusados de subversão: Irineu Prado, Jayme Shenk, Benedito Bitencourt, Honório Gomes Ribeiro, Ildo Ferri, Antonio Bosco, Avelino Silva, Herzilio Goriguazi Pereira Junior e Orlando Mori.

<sup>5</sup>- Ata da assembléia de 20 de abril de 1964, copiada pelo DEOPS, 50-B-7-417; cópia de Manifesto aos Ferroviários e ao Público em Geral, 23 de abril de 1964, 50-B-7-413.

<sup>6</sup>- DEOPS, de 22 de setembro de 1972, dossiê 50-B-439.

<sup>7</sup>- Irineu Prado ficou preso durante 15 dias em Piracicaba, sem que a família soubesse do seu paradeiro. Conforme outros presos eram liberados, Irineu entregava um bilhete para que repassassem a um irmão, chefe de estação de Jundiá, que por intermédio do DEOPS da cidade, conseguiu liberar Irineu em Piracicaba.

defendendo ele, eu estava defendendo a própria classe. Porque o sindicato tem que ser autêntico, não pode sofrer intervenção como sofre constantemente.”<sup>8</sup>

De um modo geral, o trecho da narrativa de Irineu revela questões significativas quanto ao caráter do sindicalismo ferroviário e brasileiro. Primeiramente, a obrigação que o dirigente sindical feito deputado federal deveria ter com a categoria e “não fez”, uma vez que não cumpriu sua função de defensor do interesse de um conjunto específico que o elegeu. Também, diz respeito a uma responsabilidade coletiva e ao personalismo do dirigente sindical culpado pelo que a ditadura considerava crime, greves acontecidas dez anos antes do processo. Sua idéia na defesa do “companheiro” é a de que as greves não são decididas pela cúpula sindical, há uma deliberação em conjunto baseada nos direitos compreendidos no estatuto do sindicato, aprovado pelo Ministério do Trabalho, portanto, dentro da legalidade. Desse modo, o sindicato não deve sofrer intervenção, prática comum a todos sindicatos que “perderam a autenticidade” ao longo do tempo. A autenticidade é assim considerada por Irineu:

“A nossa idéia, quando eu fui para o sindicato, era de aperfeiçoamento constante. Eu tive oportunidade de fazer um curso sobre sindicalismo pelo Consulado Norte-Americano. Eles passavam filmes, ‘slides’, e a gente aprendeu muita coisa. Porque o sindicato é um órgão representativo da classe. Não é um órgão para ser sistemático contra patrão. Não é. É para fazer, quando eu pregava, quando eu falava para os colegas: o sindicalista tem que ser um dos melhores empregados. Porque quando ele for reivindicar o direito, o patrão não tem nada contra ele. E nós aprendemos muita coisa por intermédio do Consulado-Americano e que o sindicato é o órgão representativo da classe, que tem que trabalhar para a classe e tem que também é... procurar resolver os problemas e apresentar sugestões de melhoria, aquelas coisas todas. E eu era o secretário geral no sindicato. Eu procurei organizar primeiro a classe, viajava na linha inteira, constituindo delegacias, representantes sindicais.”<sup>9</sup>

O sindicato não é contra o patrão, ou seja, contra a empresa. Esta é a tese da, nada autêntica, Confederação Internacional das Organizações dos Sindicatos Livres (CIOSL), que desde a sua fundação em 1949, atua no movimento sindical em todo o mundo e oferece treinamentos pelos quais passaram destacados dirigentes sindicais brasileiros, entre eles Hary Normanton e o próprio Irineu. A CIOSL foi projetada pelo Comitê de Sindicatos Livres dos Estados Unidos (FTUC), articulada por militantes da *América*

---

<sup>8</sup>- MARRACH, Ob. Cit.: 173.

<sup>9</sup>- Id., Ibid.: 157.

*Federation of Labor* (AFL), que exerceu forte oposição aos movimentos sindicais de esquerda, após a Primeira Guerra<sup>10</sup>. A atuação da FTUC se restringiu a uma política anticomunista e conspirativa, empenhada em liquidar a Confederação de Trabalhadores da América Latina (CTAL)<sup>11</sup>, formada no período entre guerras, sendo ao longo da sua trajetória enfraquecida pelas próprias contradições internas, avanço da ideologia social-democrata, além das ditaduras nos países da América Latina. No sentido de exercer um esforço mais agressivo e superar os sucessos esporádicos da CIOSL, em 1962 foi formado o Instituto Americano de Desenvolvimento do Sindicalismo Livre (IADSIL), a partir dos interesses integrados de dirigentes sindicais estadunidenses, um grupo de empresas com fortes inversões de capitais nos países latino-americanos e o próprio governo. Esse organismo se dedica a preparação de pessoal para a direção sindical em

---

<sup>10</sup>- Segundo José Steinsleger (1976: 12-14), a AFL apoiava-se em teses social-democratas, que justificavam a opressão colonial dos países europeus, em detrimento dos países dependentes. Essas teses ganharam numerosos adeptos na França e Alemanha, uma vez que o colonialismo havia gerado riquezas e melhoramentos nas condições de vida e de trabalho de grandes setores do movimento operário do continente. O socialista utópico alemão Edward Bernstein foi o teórico dessa corrente e sua idéia principal se resume no seguinte: “*o capitalismo permite avançar a civilização. Os socialistas não devem opor-se ao princípio da dominação colonial*”. Essa linha foi seguida por Liebknecht, Bebel e Kautski, dirigentes da direção central do Partido Socialista Alemão, mas contestada por Rosa Luxemburgo que junto a Lênin encabeçou a crítica radical ao revisionismo. Todavia, segundo Steinsleger, “*o dano havia sido feito ao ponto que na América também proliferaram os pseudo-ideólogos de esquerda que atuaram com maior espírito e mentalidade colonial: se os socialistas europeus justificavam a opressão das colônias, eles também as justificariam. E se aqueles se expressavam em termos de civilização, queriam dizer então que existia uma barbárie. Os mestiços, os índios, zambos, mulatos e negros eram os bárbaros que deveriam ser submetidos ao progresso da civilização do capitalismo. Na América Latina, esse amorfismo revisionista ganharia maior dramatismo nos setores revolucionários do movimento operário que, por trás da realidade nacional de seus povos, mesmo que não beneficiassem nem prejudicassem a política de massas de suas próprias organizações*”. A AFL foi influenciada pelo tradeunionismo inglês, e sua postura fica clara nesse sentido ao defender a política bélica do presidente Woodrow Wilson, no contexto da Primeira Guerra, e seus quatorze pontos para a felicidade humana, que propunha a intervenção dos EUA na Europa para salvar a vida de seus devedores das garras do expansionismo colonialista alemão. Nos EUA houve agudas diferenças entre os dirigentes sindicais divididos em vários grupos: socialistas, anarquistas, anarco-sindicalistas, trokistas e leninistas. Mas a AFL, pactuada com o governo, reprimiu todos os setores do movimento operário norte-americano que não jurava lealdade ao sistema capitalista. A ideologia do medo e da revolução estava na base da AFL. Em 1954 a AFL fundiu-se ao Congresso de Organizações Industriais dos Estados Unidos.

<sup>11</sup>- Na fundação da CTAL participaram treze centrais sindicais nacionais da Argentina, Bolívia, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Chile, Equador, México, Nicarágua, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, e entre os objetivos figuravam: “*a) Realizar a unificação da classe trabalhadora na América Latina; b) Contribuir para a unificação da classe trabalhadora no seio de cada um dos países latino-americanos; c) Lutar pela unificação dos trabalhadores do continente americano; d) Lutar pela unificação dos trabalhadores do mundo; e) defender os interesses e os esforços do movimento sindical dos países latino-americanos; f) Prestar ajuda ao movimento sindical de qualquer país para a melhor defesa de seus interesses; g) Cooperar com o progresso da legislação do trabalho na América Latina; h) Lutar contra todos os imperialismos para lograr a autonomia das nações latino-americanas; i) Lutar contra a guerra de agressão e conquista, contra a reação e o fascismo; j) Cooperar com o desenvolvimento econômico dos países da América Latina sobre a base da exploração racional e científica de seus recursos e fomentando a industrialização para elevar as condições econômicas e sociais que vivem seus povos*” (Id., Idem: 23). No 3º Congresso Ferroviário Nacional de dezembro de 1935, as lideranças da CSLA se declararam assim: “*aos valentes ferroviários brasileiros enviamos nossa fervorosa saudação. Desejamos grandes êxitos e como resultado do Congresso, conseguindo a melhoria da situação do proletariado. ‘Auramos’ que consigam a unidade sindical nacional e continental. Esperamos que adiram às lutas contra o massacre na Abyssimia*”. (DEOPS, 2432, Vol.5, 449).

um centro estabelecido em Washington e através de uma rede de institutos nacionais localizados em diversos países latino-americanos<sup>12</sup>.

Segundo Irineu, o sindicalista tem suas responsabilidades como empregado e deve trabalhar de forma satisfatória, inclusive deve procurar produzir mais que a média produzida por outros funcionários<sup>13</sup>. Além de ser um órgão contra o patrão quando necessário, o sindicato é representante legítimo da “classe” e deve se esforçar para manter uma postura que convide outros trabalhadores a reconhecerem sua importância. Quando o sindicato for exigir os direitos da “classe” à empresa, esta não poderá negá-los por qualquer motivo relacionado à disciplina dos sindicalizados, uma vez que estes cumpriram os seus deveres e produziram no sentido do engrandecimento da empresa. Essa atitude do ferroviário para com seu mundo do trabalho também tem relação com a personalidade ferroviária de eficiência imposta pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, por meio da própria organização racional do trabalho operada a partir de 1928, com a introdução do sistema divisionário estadunidense e dos princípios tayloristas de administração científica, além de suas políticas previdenciárias de tipo paternalistas. Mas, tais mecanismos ideológicos da empresa e do corporativismo sindical brasileiro não foram suficientes para eliminar as insatisfações de Irineu e dos ferroviários da Paulista, mesmo porque as limitações dessa estrada de ferro sempre proporcionaram um salário baixo.

Irineu Prado entendia que o sindicalista tinha deveres e um deles era o de exercer um trabalho de qualidade. Mas, as punições que sofreu indicam que as suas ações não coincidem com muitas regras disciplinares prescritas pela Companhia. De 1939 a 1957, quando enfrentou seu primeiro Inquérito Judicial Trabalhista, Irineu havia cometido 22 faltas “graves”, entre elas censuras, multas, advertências e suspensões. A maioria das punições foi aplicada por motivos de “luta corporal”. Um dos últimos registros feitos a respeito de Irineu no DEOPS, em 18 de junho de 1970, aponta o seguinte: *“vem se conduzindo de maneira indisciplinada e lastrando agitação no meio que trabalha, na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, como chefe de trem; essas difamações*

---

<sup>12</sup>- De acordo Steinsleger (Id., Ibid.: 36), *“ali estudam os dirigentes que lutam pelas migalhas da repartição dos superbenefícios do capitalismo imperialista. Os burocratas fazem o possível para reafirmar o qualitativo que Lênin deu ao considerá-los ‘operários lugares-tenente da classe capitalista no mundo’”*.

<sup>13</sup>- A tese de que o sindicalista tem que ser o melhor empregado é antiga. Max Weber (1994: 160), a partir de suas investigações realizadas no início do século XX na Alemanha e publicadas na língua espanhola originalmente em 1988, sob o título “Sociología del trabajo industrial”, procura compreender as atitudes e os aspectos qualitativos do comportamento dos operários em relação a seus rendimentos, a fim de responder a questão acerca do tipo de homem que as condições e exigências do trabalho industrial estavam gerando. Weber concebe de maneira generalizada, que a qualidade dos sindicalistas “comprometidos”, enquanto trabalhadores e de acordo com suas capacidades, se encontrava normalmente no quadro dos melhores operários com rendimentos máximos em determinadas fábricas.

*geralmente são feitas nos trens e nas plataformas das Estações*”<sup>14</sup>. As faltas disciplinares atribuídas a Irineu, talvez, tenham relação com sua atitude mais combativa. O líder, de fato, tinha consciência de parte da história que originou o seu sindicato:

(...) “Você sabe que o que é conquistado, o sujeito defende. Mas o sindicato aqui pra nós foi dado de presente. Foi o governo que criou o sindicato. Então, uma parte dos líderes sindicais queria ser sindicato para ser simpático aos patrões, aos grandes industriais, aos grandes.”<sup>15</sup>

Os pequenos seriam, assim, os trabalhadores. Seguindo a lógica das falas de Irineu, o trabalhador só consegue defender seus interesses se a categoria é unida em torno do sindicato, que reivindica os direitos negados pelo patrão. Uma parte dos líderes sindicais é “simpática” aos grandes e por esse motivo é “freada” a “luta de classes”, que promove a defesa da categoria. Esta fala de Irineu, embora conte metade da verdade que envolve a vida de seu sindicato, também rompe com a idéia de “pactos de classes” que o Estado tentou consolidar após 1930.

Num primeiro momento, Irineu trouxe a idéia do sindicalista trabalhador exemplar, que também está ancorada na “mitologia do trabalho e do trabalhador”<sup>16</sup> originada no projeto corporativo de Vargas, sobretudo, a partir de 1940. Irineu também foi getulista e um admirador de “Getúlio”:

“A lei que nós temos hoje, porque ele deu um compendio de leis trabalhistas, foi feita por ele. E alguém critica, ou alguém acha falha, mas ninguém apresentou outra melhor. E nós tínhamos, naquele tempo, estabilidade; ele deu férias para o empregado e direitos, porque naturalmente que você lê e vê que temos direitos e deveres.”<sup>17</sup>

De acordo com Ângela de Castro Gomes (1994: 164), os benefícios “materiais” oferecidos pelo Estado de forma seletiva, só quem é sindicalizado tem benefício, não foram suficientes para afastar as reações. *“Esta lógica material, essencial para a construção de um pacto social, na realidade só começou a produzir os significativos resultados a ela imputados no pós-40. A partir daí ela combinou-se com a lógica simbólica do discurso trabalhista, que, re-significando a ‘palavra operária’ construída ao longo da Primeira República, representava os benefícios sociais não como uma conquista ou reparação, mas como um ato de generosidade que envolvia reciprocidade.*

---

<sup>14</sup>- DEOPS, 22 de setembro de 1972, 50-B-439.

<sup>15</sup>- MARRACH, Ob. Cit.: 162-163.

<sup>16</sup>- Gomes (1994: 249), usa o termo “mitologia” para designar a lógica simbólica do discurso trabalhista do governo Vargas. Esse discurso pregava a idéia de que *“só trabalho podia constituir-se em medida do valor social dos indivíduos e, por conseguinte, em critério de justiça social. Só o trabalho podia ser o princípio orientador das ações de um verdadeiro Estado democrático, de um Estado ‘administrador do bem comum’”* (Id., Ibid.: 222).

<sup>17</sup>- Id., Ibid.: 156.

*Nesta perspectiva, o Estado não era visto apenas como um produtor de bens materiais, mas como um produtor de um discurso que tomava elementos-chave da auto-imagem dos trabalhadores e articulava demandas, valores e tradições desta classe, redimensionando-os em outro contexto. A classe trabalhadora, por conseguinte, só ‘obedecia’ se por obediência política ficar entendido o reconhecimento por interesses e a necessidade de retribuição”. No mesmo sentido, “a legislação não era uma caridade; ela era a função da solidariedade criada e devida pela autoridade. No entanto, ela comportava o sentimento de generosidade, da virtude do Estado e do estadista” (Id., Ibid.: 215).*

Para a autora, desdobramentos mais complexos dentro do projeto governamental da mitologia do trabalho começam a se manifestar quando há um enfrentamento de novo tipo para o regime: a questão político-eleitoral. Nesse contexto, a preocupação do Estado Novo passou a ser a questão partidária, pois o partido seria um instrumento de representação que, articulado aos sindicatos, contribuiria para a transição do autoritarismo. Mas existiam dúvidas e temores relativos à experiência partidária dos anos 1930, marcada pelas organizações restritas às regiões e pela mobilização política de vários setores do proletariado. As ações dos ferroviários ligados a Aliança Nacional Libertadora e outras facções políticas do Partido Comunista, abordadas na seção referente à greve de 1934, não tiveram curso em virtude da perseguição policial em obediência à Lei de Segurança Nacional e do golpe de 1937, que estabeleceu o fechamento dos partidos. A necessidade da formação de partidos de caráter nacional e, no mesmo sentido, de um partido governista no início dos anos 1940 impunha a tarefa de “retomar o fio da meada”, que exigia “altas doses de criatividade política”. Segundo a autora, “o clima político geral induzia ao estabelecimento de articulações com vistas à organização de um instrumental político capaz de, reunidos os setores mais fieis a Vargas, evoluir progressivamente para um momento no qual o regime não mais iria sobreviver. Esta fidelidade, obviamente, incluía tanto áreas cujo vínculo era o controle estabelecido sobre a classe trabalhadora durante os anos 42-44. Ou seja, estavam ligados ao governo sua cúpula executiva e burocrática (os políticos e novos técnicos da administração pública) e sua máquina sindical e previdenciária” (Id: 249-50).

Visando constituir os partidos políticos prontos para o regime democrático que se inauguraria ao fim da ditadura Vargas, na trama política do período são criados o Partido Social Democrático, que agregou os interventores aliados ao governo, e o

Partido Trabalhista Brasileiro, que incluiria os segmentos identificados como bases fundamentais do regime: as massas trabalhadoras e as novas lideranças sindicais. Segundo Lucília de Almeida Neves (2001: 182), a criação do Partido Trabalhista Brasileiro correspondia “*ao projeto trabalhista de Vargas, que visava imiscuir a política eleitoral na política sindical, com o objetivo maior de dar suporte e continuidade ao projeto trabalhista e social do varguismo plantado nas décadas de 30 e 40*”. Apesar do PTB ter se constituído a partir de diferentes tendências e doutrinas ao longo de sua história, seu projeto caracterizava-se pela crença de expressivos segmentos da sociedade civil brasileira, pertencentes à conjuntura de 1940 ao início dos anos 1960, “*de que a modernidade só seria alcançada se apoiada em um programa governamental sustentado pela industrialização, por políticas sociais distributivistas e por efetiva defesa do patrimônio econômico e cultural do país*” (Id. Ibid.: 172).

No mesmo período em que se fala na formação dos partidos políticos afinados com os interesses do governo, o Ministério do Trabalho de Marcondes Filho cria mecanismos com o objetivo de revitalizar o sindicalismo brasileiro e investir em um processo de reeducação e de ampliação de seu contingente. As mensagens do presidente Vargas impressos nos jornais sindicais do período expressavam a idéia de que o sindicato deveria colaborar com o governo por meio de representantes de cada atividade, “*aptos a exercer ativa fiscalização dos direitos que lhes assistem*”<sup>18</sup>. Todavia, “*o ministério queria sindicatos e líderes convencidos das qualidades do sistema corporativista, o que não significava submissão total*” (GOMES, Ob. Cit.: 234). Nesse sentido, Marcondes Filho cria no primeiro semestre de 1943 a Comissão Técnica de Orientação Sindical, cujos objetivos eram: “*a) promover o desenvolvimento do espírito sindical; b) divulgar a orientação governamental relativa à vida sindical; c) organizar cursos de preparação de trabalhadores para a administração sindical e de especialização e orientação dos atuais administradores; d) prestar aos sindicatos toda a colaboração que for julgada necessária*” (Id., Ibid.: 234).

A aproximação entre governo e classe trabalhadora via sindicatos abriu canais institucionalizados de participação política da sociedade civil em torno do ideário trabalhista. É precisamente em meados dos anos 1940 que os sindicatos estabelecem relações com os partidos políticos, a exemplo da comissão de reivindicações dos ferroviários da Paulista, que contou com a influência oportunista de deputados estaduais

---

<sup>18</sup>- *Apelo do chefe de Governo ao trabalhador Paulista. Do discurso do presidente Getúlio Vargas, em 1º de maio no Pacaembu. Folha Ferroviária, Boletim Oficial do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, Campinas, Agosto de 1944.*

do PTB e PCB. Com a deposição do presidente Vargas, são convocadas novas eleições e o candidato que não colocava em risco a estrutura do Estado Novo é eleito com o “*Ele disse: vote em Dutra*”, na última hora<sup>19</sup>.

Na eleição de 1950, a relação político-partidária estabelecida para preservar a estrutura corporativista obtém seu primeiro resultado. O ex-telegrafista e assistente administrativo Sr. Laerte Rigoletto lembra dessa eleição:

(...) “No passado era assim: pra Presidente da República Getúlio Vargas, era o favorito, ia ganhá de lavada. Então cê botava seu nome embaixo: pra senador fulano de tal, pra deputado federal fulano de tal. O cara, na mesma cédula tava votando em Getúlio, tava votando em você”.

O suicídio de Vargas estabeleceu o fim do seu governo, mas não do projeto trabalhista<sup>20</sup>. Em meados dos anos 1950 as relações entre PTB e sindicato são aprofundadas. Segundo a socióloga Maria Victoria Benevides (1989), havia uma preocupação do partido em exibir a sua composição “de classe”, através de quadros sindicais e da sua penetração nos setores de trabalhadores manuais. Em janeiro de 1953, o presidente da comissão de reestruturação do PTB paulista, o escritor Menotti del Picchia, havia lançado uma carta de princípios, em que defendia, entre outros pontos, “*a integração do partido na massa trabalhadora através da organização de diretórios com elementos trabalhadores e líderes sindicais, estendendo a área política do PTB a todo o proletariado de São Paulo*”.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup>- As eleições de 1945 ficaram indefinidas até o último momento e existia um forte temor da base governista de que o Partido Comunista, que lançou a candidatura de Iedo Fiúza, ou o candidato militar, Brigadeiro Eduardo Gomes, ganhassem a eleição. No PTB, articulado pelos quemistas (ou movimento “queremos Getúlio”) Hugo Borghi, José Junqueira e Nelson Fernandes, cresceu a campanha pró-Dutra com entendimentos interpartidários e movimentadas campanhas de rua, como a do *marmiteiro*, que polarizava as candidaturas identificando o Brigadeiro com um eleitorado de “grã-finos” e Dutra com o eleitorado dos “pobres/trabalhadores”. Mas a adesão da população dependia do conselho de Getúlio Vargas, verificado às vésperas das eleições: “*os comícios de encerramento da campanha de Dutra – no largo da Carioca e em Juiz de Fora – foram considerados ‘uma apoteose a Getúlio’. Foram verdadeiras manifestações quemistas, com retratos e legendas de Vargas e com o conselho: ‘Vote no General Dutra’*” (GOMES, 1994: 275).

<sup>20</sup>- De acordo com Lucília Neves (Ob. Cit.: 175), o programa do PTB, partido de expressão mais acabada do trabalho brasileiro, defendia os seguintes princípios básicos: “*direitos trabalhistas; garantia de empregos; políticas públicas destinadas à qualificação do trabalhador; previdência social ampla; políticas públicas/ sociais voltadas para o lazer, a saúde, a educação, a proteção à infância e à maternidade; política de planificação econômica dirigida pelo Estado; distribuição de renda e de “riquezas”; extinção do latifúndio improdutivo e adoção de uma política agrária voltada para a distribuição de terras e fixação do homem rural no campo; incentivo ao cooperativismo econômico e à “solidariedade entre todos os cidadãos”, visando à paz social*”. A autora retirou esses itens do Programa do PTB – Arquivo Getúlio Vargas – GV 45000/1- FGV- CPDOC – RJ.

<sup>21</sup>- Em fevereiro de 1959, a relação partido/sindicato é delimitada por San Tiago Dantas em um documento destinado aos dirigentes municipais do PTB, aconselhando-os a “*1º) verificar quais os sindicatos e associações profissionais existentes na localidade, e investigar com maior minúcia a sua composição, os seus dirigentes e as suas atividades; 2º) entrar em contacto com esses sindicatos e associações, estimular os trabalhistas pertencentes a categoria profissional se filiarem, e dar apoio e solidariedade a esses sindicatos e associações em seus movimentos de classe; 3º) fomentar a organização de novos sindicatos e associações, que a localidade ou região comportem, promovendo com isso reuniões de trabalhadores, e dando assistência legal pelo que o diretório estiver habilitado.*” O então deputado ainda enfatizou que o sindicalismo fazia “*parte da doutrina e do programa do PTB, como meio de organizar as classes pela defesa de seus direitos e tomada de suas responsabilidades*”. Todo dirigente trabalhista

Por meio do corporativismo sindical, alguns ferroviários vinculados aos sindicatos foram feitos vereadores, deputados estaduais e federais. A lógica político-eleitoral trabalhista produziu um movimento sem precedentes na trajetória do sindicalismo ferroviário da Paulista. A relação entre partido político e sindicato, nesse caso, somou-se à expectativa do aparecimento de um novo líder. Hary Normanton, que ingressou nas oficinas de Jundiaí em 1936 com 14 anos de idade, tornou-se diretor do sindicato em 1951 na chapa de Moacyr Prado. Quando assumiu a presidência da instituição no final de 1955 na chapa de Irineu, na sua figura parecem ter se revelado extraordinariamente certo “*carisma*” mesclado a identidade de ferroviário<sup>22</sup>. Mas, sua vida política foi sustentada pela combinação do trabalhismo e da postura combativa pautada pelo objetivo da igualdade de direitos entre os trabalhadores da Paulista e das ferrovias estatais. Nas eleições de 3 de outubro de 1958, Normanton foi feito deputado federal pelo PTB, eleito com a “*missão*” de defender os interesses da sua categoria no âmbito legislativo. Em algumas fotografias de suas passagens pelas cidades do interior de São Paulo, os instantes captados parecem projetar a transfiguração de um líder escolhido para corresponder às expectativas que vão além da execução das funções políticas, burocráticas e racionais, comuns a um dirigente sindical e deputado federal. Em 1959, correspondendo aos anseios da sua categoria, desempenhou uma liderança indiscutível, que levou a primeira greve pela encampação, significando a demonstração da força e solidariedade da “*família ferroviária*”.

No dia 15 de março, o sindicato realizou uma assembléia “monstro” em Rio Claro, em que foram deliberadas diversas reivindicações que seriam apresentadas à Companhia

---

devia “*procurar conhecer o sindicalismo*”. Se pertencesse a uma categoria profissional, “*devia procurar sindicalizar-se, lutando ao lado dos seus companheiros de profissão, sem espírito de facção política, mas com autêntico espírito de classe*”. Extraído do trabalho de BENEVIDES (1989). Fonte Original: Arquivo San Tiago Dantas, Arquivo Nacional, datado de 15.02.1959. Levantamento no Arquivo STD por Maria Paula Quental Ferreira.

<sup>22</sup>- Assim Gerth e Mills (WEBER, 1982: 70) escreveram sobre a idéia de carisma, ou líder auto-indicado, de Max Weber: “*seus movimentos são entusiásticos, e nesses entusiasmos por vezes as barreiras de classe e status dão lugar à fraternização e aos sentimentos de comunidade exuberantes. Os heróis e profetas carismáticos são, assim, vistos como forças realmente revolucionárias na história*”. A relação que quero estabelecer entre o conceito de Weber e a figura de Hary Normanton, diz respeito à noção de missão: “*O carisma pode ser, e decerto regularmente é, qualitativamente particularizado. Trata-se mais de uma questão interna do que externa, e resulta na barreira qualitativa da missão e poder do portador do carisma. Em sentido e conteúdo, a missão pode estar dirigida a um grupo de homens que são delimitados localmente, etnicamente, socialmente, politicamente, ocupacionalmente ou de alguma outra forma. Se a missão dirige-se assim a um grupo limitado de homens, como é comum, encontra seus limites dentro desse círculo*” (Id.: 285).

Na concepção de Weber, o domínio carismático é o oposto mesmo do domínio burocrático, que depende de uma renda regular e de uma economia monetária: “*o carisma, isso é decisivo, sempre rejeita como indigno qualquer lucro pecuniário que seja metódico e racional. Em geral, o carisma rejeita todo comportamento econômico racional*” (Id.: 186). O líder do grupo, ou instituição sindical, nascera da classe dos seus seguidores. Era neto e filho de ferroviários, admitido na empresa por meio das provas de matemática e língua portuguesa, assim como os outros. Entre 1936, quando ingressou nas oficinas, e 1955, ano em que se licenciou para trabalhar no sindicato, Normanton sofreu 43 punições tidas como graves, sendo que a maioria foi aplicada por indisciplina, desobediência a ordens dos seus chefes e, sobretudo, por errar na marcação do cartão de ponto. No período em que esteve a frente do sindicato desempenhando o papel de liderança combativa e nos anos iniciais de sua vida de deputado federal, o seu “*carisma*”, talvez, tenha originado da relação de paternidade para com a “*família ferroviária*”.

Paulista, entre elas o pagamento de Cr\$ 5.800,00 de salário mínimo a todos os trabalhadores; equiparação salarial com os empregados das estradas de ferro do Governo do Estado; licença-prêmio de seis meses a cada dez anos; e aumentos salariais de acordo com o tempo de serviço. Caso a empresa não atendesse aos ferroviários em 30 dias, o sindicato deflagraria uma greve geral. No dia 11 de abril, em uma reunião na Delegacia Regional do Trabalho, um representante da Companhia comunicou a Hary Normanton que naquele momento não havia condições para atender aos pedidos dos empregados. No dia seguinte, o dirigente sindical distribuiu um comunicado declarando:

“O firme propósito de dar estrita obediência à deliberação da assembléia do dia 15 de março, quer seja a de paralisar os serviços da Companhia, se até as 24 horas do dia 13 não forem atendidas as reivindicações dos trabalhadores”.<sup>23</sup>

A greve teve início na madrugada do dia 14 de abril. Nesse intervalo, os maquinistas receberam circulares especiais do sindicato, com a intenção de sensibilizá-los da importância de suas paralisações:

“Colega maquinista - Para acabar com as dispensas fora da sede. Para acabar com a exploração de completar as 200 horas com sobretempo. Para obrigar a Companhia Paulista ao pagamento do serviço noturno. Você precisa colaborar com os colegas de toda linha, parando o serviço. Medite e não seja um traidor.”

Mas, a repressão policial e ameaça de demissão no início da greve influenciou na decisão daqueles maquinistas que ainda tinham dúvidas da sua importância para o movimento. Para fazer valer a força da categoria, foram realizados protestos em todas as extensões das linhas troncos da Paulista com o fim de paralisar a todo custo o tráfego de trens. A estação de Campinas foi palco de um piquete grevista liderado por Hary Normanton. A meia noite, o trem N-5 com 12 carros de passageiros, proveniente da capital com destino a Barretos, sofreu a segunda tentativa de obstrução. Pouco antes de o trem chegar, o deputado federal e mais 100 ferroviários apareceram na estação, compraram seus ingressos, entregaram ao porteiro e se dirigiram à gare. Quando a composição parou na plataforma, foi logo cercado de todos os lados por policiais com baionetas caladas. Normanton dirigiu-se a locomotiva e pediu ao maquinista para que aderisse ao movimento, enquanto os outros grevistas gritavam: “Pare! Pare!”. A meia noite e vinte, o chefe da estação deu ordem para que a composição seguisse em frente. O maquinista no seu posto, coagido pela presença policial e temendo perder o emprego

---

<sup>23</sup> - A Gazeta, São Paulo, 15/04/1959.

caso abandonasse a locomotiva, conforme determinava o estatuto punitivo da Companhia, apitou para sair e imprimiu movimento ao trem, mas teve que parar bruscamente, pois o ar comprimido dos freios dos vagões foi liberado. Somente à meia noite e trinta e cinco, depois dos manifestantes terem arrancado três vezes as mangueiras dos freios, pôde o maquinista seguir vagarosamente a viagem, sob a guarda de soldados posicionados para vigiarem as mangueiras entre cada vagão. Hary Normanton, apesar da imunidade parlamentar, foi agredido “barbaramente” com baioneta e ponta pés por um sargento da força pública, enquanto tentava arrancar uma das válvulas de ar. O soldado que executou os golpes foi preso após determinação do comandante do 8º batalhão de Campinas. O deputado, mesmo ferido, e os 100 manifestantes romperam a repressão e seguiram com o mesmo trem em que estavam o tenente da força pública e o superintendente da 1ª divisão da Paulista, com a intenção de impedirem o seu prosseguimento além de Americana. Mas, o N-5 furou os bloqueios nas estações, sendo paralisado somente em Bebedouro, onde recebeu o apelido de “*trem fantasma*”.

Após o N-5 partir de Campinas, em frente da estação ficou um grande número de grevistas que na manhã do dia 14 tentou convencer os seus colegas, que chegavam ao trabalho dos escritórios localizados no primeiro andar do prédio<sup>24</sup>, com palavras de ordem também gritadas em direção às janelas das salas. Depois do almoço, os escriturários não voltaram mais ao trabalho. Funcionárias da Paulista, ao saberem que a direção da estrada pretendia colocar em funcionamento alguns trens para levarem passageiros da Mogyana com destino a São Paulo, dirigiram-se para o leito da estrada e permaneceram sentadas sobre os trilhos por várias horas, até serem informadas de que o tráfego tinha sido suspenso naquela tarde em virtude da greve<sup>25</sup>. A atitude de solidariedade e a tomada de consciência dos maquinistas foram fundamentais para a suspensão do tráfego. Um jornalista do “Correio Paulistano” teve a seguinte impressão:

“Em Campinas, os maquinistas que conseguiram libertar-se das composições que conduziam coagidos pela polícia, passaram a integrar as fileiras do movimento paredista. Todas as funcionárias do tráfego e do telégrafo desta cidade entraram também em greve e promoveram pela cidade um movimento festivo de solidariedade aos colegas grevistas”.

Em outras cidades não foi diferente. Vários maquinistas abandonaram suas locomotivas, como o responsável pelo N-4 procedente de Rincão, que aderiu ao

---

<sup>24</sup>- Última Hora, São Paulo, 15/04/1959; Diário de São Paulo, 15/04/1959.

<sup>25</sup>- Correio Paulistano, São Paulo, 16/04/1959.

movimento em Araraquara mesmo após receber ordens para não deixar sua locomotiva. Na região de Bauru, dois maquinistas se recusaram a receber garantias policiais para seguirem viagem em direção à capital e, posteriormente, abandonaram seus cargueiros nas linhas troncos, impedindo, assim, o tráfego de outros trens naquela região. Segundo o relato do jornalista, esses maquinistas teriam sido convencidos por cerca de *trezentos* grevistas que estavam em assembléia em Triagem naquela madrugada<sup>26</sup>. Os delegados sindicais, articulados por Irineu Prado, aconselhavam os maquinistas e ajudantes que não estavam em serviço e os que escapavam de suas locomotivas a se concentrarem nas sub-sedes dos municípios. Em Rio Claro, onde todos os trabalhadores das oficinas interromperam a “racionalidade” da organização do trabalho, cerca de *trezentos* funcionários do tráfego pernoitaram e se alimentaram no sindicato, para evitar que a empresa viesse a requisitá-los em suas casas. Irineu, no seu relato, contou como a greve foi possível:

“As greves nossas eram com a seguinte estratégia: o setor mais importante era Rio Claro que tinha o maior número de maquinistas e guarda-trem e as oficinas daqui. Jundiaí também tinha uma oficina muito boa. Então, na ferrovia, um depende de outro: se não correr aqui, lá não corre também, não adianta nas pontas da linha. Então o nosso cuidado primeiro era a paralisação daqui, do miolo. Então, a greve, às vezes, falava que o principal para matar uma cobra é dar uma pancada no meio do corpo ou na cabeça. E assim é na ferrovia. Ela é comprida. Parando a ponta ou o meio do corpo não tinha condições de funcionar nos ramais. Então, nós aqui, no primeiro movimento, e eu fiquei aqui em Rio Claro, às zero horas, decretando a greve, nós nos unimos. Procuramos primeiro reunir os maquinistas na sede. A primeira greve foi dura. Então, nos procuramos antes nos reunir. Eram oito horas, já começamos uma reunião e fomos catando os maquinistas dos noturnos. E eles ficaram na sede, já protegidos lá dentro. E correram alguns trens com maquinistas de trem de carga. E, posteriormente, eles aderiram também. Nas oficinas, os operários que tinham que entrar às seis horas, já não entraram.”<sup>27</sup>

A imprensa relatou a greve em Rio Claro, assim:

(...) “Nenhuma composição passou por esta cidade. A enorme área que é ocupada pelas gigantescas oficinas, está completamente deserta. Os portões permanecem fechados desde o momento em que foi declarada a greve. Em todos eles, com fuzil ou metralhadora,

---

<sup>26</sup>- Diário de São Paulo, 15/04/1959.

<sup>27</sup>- MARRACH, Ob. Cit.: 159.

soldados da força pública proibem a entrada de ferroviários, bem como a aproximação de piquetes”.<sup>28</sup>

Os sindicatos ficaram tomados de trabalhadores nas cidades abrangidas pelas linhas troncos da Paulista, onde existia numeroso contingente de funcionários do tráfego de trens. Os maquinistas em serviço na madrugada do dia 14 circularam com os trens até a tarde, coagidos por “pontas de baionetas” e escoltados por um contingente de policiais empoleirados nas denominadas “polainas” das locomotivas. As autoridades exigiram aos “fura-greves” que fizessem prosseguir as composições abandonadas, mas as linhas foram bloqueadas pela solidariedade de grevistas que sentavam e deitavam nos dormentes e trilhos. Para os trens circularem, a força pública também teve que agir para dispersar esses bloqueios, formados em diversas localidades.

Em Jundiaí, o N-5 que partiu da capital na noite do dia 13, só não foi bloqueado porque a polícia reprimiu com violência os ferroviários solidários postados no caminho de ferro. Durante toda a madrugada do dia 14, mais de *trezentas* pessoas, entre homens, mulheres e crianças, exibindo a bandeira nacional e cantando o hino, impediram o prosseguimento do N-7 e de outros destinados ao interior. Na manhã do dia 16, os manifestantes realizaram uma romaria ao cemitério da cidade e, após uma missa, depositaram coroas de flores nos túmulos dos trabalhadores mortos na greve de 1906<sup>29</sup>. Em Araraquara, quando dois trens conduzidos por maquinistas da Araraquarense e Sorocabana furaram o bloqueio dos grevistas, houve um violento choque em decorrência da ação policial e dos bombeiros, que tentaram dispersar o piquete com bombas de efeito moral, gás lacrimogêneo e jatos de água. Mas, os operários deitados e sentados na linha também conseguiram reter diversos trens cargueiros provenientes daquela região com destino a São Paulo. Do lado de fora da estação de Araraquara, as famílias dos grevistas aplaudiam os piquetes. Em Marília, os grevistas teriam organizado um “policiamento” para evitar a infiltração de militantes comunistas, pois consideravam que essa influência poderia ser “danosa ao movimento”. Seis piquetes de 16 integrantes foram posicionados ao longo da Av. Brasil e nas porteiras das Ruas Nove de Julho e Paraná. Os indivíduos desses grupos eram identificados pelas credenciais de “*Agente de Segurança do Patrimônio*” pregadas nas roupas<sup>30</sup>. Além do empenho para promover a paralisação dos fura-greves e impedir a infiltração dos comunistas, os

---

<sup>28</sup>- Correio Paulistano, 16/04/1959.

<sup>29</sup>- Correio Paulistano, 17/04/1959. Os ferroviários Ernesto Gould, 36 anos, e Manoel Dias, 15, foram mortos pela guarda nacional em decorrência de um confronto ocorrido no dia 29 de maio de 1906, no largo da matriz de Jundiaí. Naquela ocasião também morreu um soldado.

<sup>30</sup>- Correio Paulistano, São Paulo, 15/04/1959.

agentes tinham a função de zelar pelo patrimônio da empresa ferroviária, não permitindo a depredação das instalações e a sabotagem ao longo dos trilhos.

Depois que 95% dos ferroviários paralisaram os serviços de todos os setores e os passageiros desistiram dos trens da Paulista, o seu presidente, o lavrador Jaime de Ulhôa Cintra, determinou a suspensão do tráfego em toda a estrada. Assim, durante três dias, não se viu a circulação dos 188 trens de passageiros da Paulista, que transportavam diariamente 30 mil pessoas<sup>31</sup>. Quanto ao transporte de cargas, houve várias tentativas para fazer trafegar os trens parados nas estações de Jundiaí, Campinas, São Carlos, Araraquara, Rio Claro, Dois Córregos e Bauru. Uma das composições que furou o bloqueio em Araraquara transportava 200 cabeças de gado com destino a capital e foi parada em Rio Claro e Campinas, mas liberada pelo sindicato que teria compreendido os diversos apelos da imprensa, que alertou sobre a possibilidade de uma crise de abastecimento na capital. O frigorífico Anglo de Barretos reduziu pela metade suas cotas para abate, em virtude do acúmulo da produção nos seus estoques. Houve um colapso no serviço de tráfego mútuo, as mercadorias que chegavam em Campinas por meio dos trilhos da Sorocabana e da Mogyana, com destino às regiões tributárias da Paulista, também acumulavam nos galpões e nos vagões que ocuparam todo o pátio ferroviário. O sindicato também liberou a retirada de produtos perecíveis como ovos, aves e manteiga, para serem transportados por meio de caminhões até São Paulo<sup>32</sup>. Grandes quantidades de cartas dos Correios ocupavam as dependências das estações do interior. Um cargueiro conhecido como “trem da laranja”, da região de Bebedouro, foi impedido pelos grevistas de iniciar seu trajeto até o porto de Santos. A princípio, os citricultores exportadores locais se conformaram em alugar caminhões e transferir as laranjas para os mesmos. Mas, depois das secretarias de Viação e da Agricultura atenderem às suas pressões, conseguiram obter das autoridades a promoção do escoamento da produção por meio dos trilhos, a partir da designação de mais de uma dezena de soldados armados, que escoltou as laranjas<sup>33</sup>.

Contudo, a circulação de alguns trens não abalou a união demonstrada pelos ferroviários em greve. Nos quatro dias de paralisação, enormes concentrações de trabalhadores foram verificadas do lado de fora dos recintos ferroviários, sobretudo, quando Hary Normanton vinha falar aos trabalhadores. Só no dia 14, o dirigente esteve em São Carlos, Rio Claro, Jundiaí e, por fim, Campinas. Na manhã seguinte, o dirigente

---

<sup>31</sup>- As composições que circularam na madrugada e na manhã do dia 14, registraram uma média de 3 a 5 passageiros. O Estado de São Paulo, 15/04/1959.

<sup>32</sup>- Diário da Noite, São Paulo, 16/04/1959; Correio Paulistano, 17/04/1959.

<sup>33</sup>- Correio Paulistano, 16/04/1959; A Gazeta, 17/04/1959; Correio de São Carlos, 16/04/1959.

fretou um avião na cidade para visitar os principais pontos de concentração dos trabalhadores<sup>34</sup>. A estratégia de Irineu e a onipresença de Normanton somaram-se à solidariedade de todos os homens e mulheres que subiram, sentaram e deitaram nos trilhos e dos maquinistas, que conseguiram escapar das suas locomotivas, desafiando as baionetas dos policiais.

Cabe considerar que os movimentos grevistas fogem do projeto trabalhista, pois rompem com o pacto de colaboração de classes. Todavia, nessa ocasião outra estratégia foi estabelecida para conquistar o voto de confiança e a solidariedade da população. Segundo Irineu:

“Mas nós, naquela época, também aconselhávamos o empregado, que era nossa campanha não fazer nada de sabotagem. Nós queríamos que o pessoal viesse para a sede, cruzasse os braços e nossa pregação era não quebrar sequer o reboque de uma parede, nem riscar a pintura de um carro, porque aquilo era mais nosso que da administração. De modo que foi sempre uma greve pacífica e muito ordeira. Não demos motivo para a polícia querer nos massacrar, por que nós falamos assim: nós queríamos entrar na estação. Eles disseram: ‘não pode entrar.’ E cercaram, puseram metralhadora, puseram tudo. Então, não entramos. Procuramos outro meio”.<sup>35</sup>

A idéia de um conflito mediado pela paz e ordem social visava trazer a opinião pública para o lado dos grevistas. Ao contrário das outras greves ferroviárias, o sindicato empenhou-se em deixar claro que aquele movimento foi organizado por autênticos trabalhadores ferroviários, portanto, não por “comunistas” interessados em promover o “caos”. No discurso de seus líderes, aquela greve significava o último recurso que restava aos trabalhadores para que fossem colocados em prática os direitos negados pelos patrões intransigentes. A solidariedade dos ferroviários contagiou as populações e os poderes das cidades. Em Rio Claro, entidades religiosas organizaram listas de auxílios às famílias dos trabalhadores em greve. A Federação dos Bancários de São Paulo e vários sindicatos operários formalizaram apoio e solidariedade aos ferroviários, entre os quais os sindicatos dos Gráficos, dos Metalúrgicos, sindicatos dos trabalhadores da Construção Civil e o sindicato dos trabalhadores em fábricas de Fiação e Tecelagem<sup>36</sup>. As câmaras de vereadores de Jundiaí e de Campinas aprovaram a

---

<sup>34</sup>- A Gazeta, São Paulo, 16/04/1959.

<sup>35</sup>- MARRACH, Ob. Cit.: 160.

<sup>36</sup>- Foi estabelecido um pacto intersindical em reunião realizada no Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo, em que foram deliberados os compromissos de efetivar “*atos de solidariedade com os grevistas da Paulista*”; a eleição de uma “*comissão de cinco dirigentes sindicais, de entidades diversas para colaborar de perto com os líderes do movimento da Paulista*”; e “*arrecadar recursos para ajudar aquele e outros movimentos grevistas*” que surgissem. Correio Paulistano, 16/04/1959; O Estado de São Paulo, 15/04/1959.

liberação de fundos ao sindicato dos ferroviários da Paulista nos valores de Cr\$ 25.000,00 e de Cr\$ 200.000,00, respectivamente<sup>37</sup>. Na Assembléia Legislativa foi formada uma comissão com a finalidade de intermediar os entendimentos para solucionar a greve<sup>38</sup>.

Porém, a intenção inicial dos deputados estaduais foi frustrada pela truculência demonstrada pela empresa desde as primeiras negociações com a representação sindical. Na primeira tentativa de negociação da comissão com os empregadores, por meio do Inspetor Geral Durval de Azevedo, o presidente da Companhia passou a mensagem de só aceitar entendimentos com os dirigentes sindicais na Justiça do Trabalho, em reunião marcada para o dia 23, e que recebera cordialmente a comissão de parlamentares, pois não *“poderia deixar de fazê-lo, por tratar-se de representantes do Poder Legislativo”*. Diante do desinteresse dessa parte em relação ao fim imediato do conflito, os deputados estaduais fizeram um apelo ao sindicato para que *“mantivesse o movimento”* dentro do princípio da legalidade e da ordem, evitando acontecimentos prejudiciais à conquista de suas reivindicações<sup>39</sup>.

Logo no dia 14, Normanton formalizou um documento endereçado aos acionistas da Companhia Paulista, no qual manifestava o apoio ao projeto de lei do deputado estadual Cássio Ciampolini (PSD), apresentado à Assembléia Legislativa, que propunha tornar a Paulista uma empresa de utilidade pública. No projeto previa-se a desapropriação das vias férreas, equipamentos de transportes e os prédios utilizados pela Paulista. A justificativa do dirigente sindical tentou convencer os acionistas das vantagens que obteriam com a encampação da empresa pelo Estado, dizendo que as ações seriam valorizadas com os rendimentos dos juros dos títulos da dívida pública. No documento, Normanton ainda argumentou que os acionistas da Paulista continuariam proprietários dos outros bens independentes da estrada de ferro<sup>40</sup>. Após manifestações de parte da imprensa e de setores do legislativo paulista em apoio a tal medida, o presidente<sup>41</sup> da recém fundada Federação das Indústrias do Distrito Federal, Francisco Leocádio, enviou telegramas ao então Governador Carvalho Pinto e ao Presidente Juscelino Kubitschek, demonstrando sua total indignação com a possibilidade da desapropriação da empresa:

---

<sup>37</sup>- Correio Paulistano, 16 e 17/04/1959.

<sup>38</sup>- Diário da Noite, 16 e 17/04/1959. Entre os deputados dessa comissão estava o presidente do sindicato dos ferroviários da Mogyana, Eduardo Barnabé (PSB), eleito para aquela legislatura com 11228 votos. Também compunham a comissão os deputados Almeida Prado (UDN), Ciro Albuquerque (PSP), Jacob Pedro Carolo (PSD), Farabulini (PTN), Vicente Bota (PR), Luciano Lepera (PTB) e José Felício Castellano (PDS).

<sup>39</sup>- Idem.

<sup>40</sup>- Correio Paulistano, 15/04/1959.

<sup>41</sup>- O nome do presidente da entidade não foi mencionado no jornal.

“A Paulista representa justo orgulho para a iniciativa particular, pois, sendo a única empresa privada de transportes ferroviários em nosso País é justamente a única que não apresenta déficits, constituindo assim num exemplo que incomoda os grupos estatísticos que pretendem implantar o regime socialista no Brasil” (...). “Preservar o regime de livre empresa no domínio econômico, esteio do sistema democrático em que vivemos e que elementos subversivos bem conhecidos visam a extinguir através do estímulo às greves injustas e prejudiciais aos interesses da Nação. Deve ser evitado a consumação de verdadeiro atentado à iniciativa privada que, a concretizar-se, constituirá precedente perigosíssimo, para os demais ramos econômicos onde exista também a atividade estatal”<sup>42</sup>.

No contexto da greve de 1959, a classe empresarial expressava a idéia de que o governo estava tentando transformar o país numa república socialista<sup>43</sup>. Via nas greves pela encampação da Paulista, uma ameaça ao liberalismo e à economia nacional. Sustentava a idéia do corporativismo como fator disciplinar das classes e de colaboração entre elas. As palavras dos empresários estavam em consonância com as matérias escritas por alguns setores mais conservadores da imprensa, como os editoriais do jornal O Estado de São Paulo que, em todos os dias de greve, foram redigidos para criticar as pretensões do sindicato ferroviário de tornar a empresa pública:

(...) “A única empresa ferroviária de serviço exemplar é a Paulista. Se as do Estado remuneram melhor o pessoal, não se deve isso às receitas de exploração, que é lamentável, mas às verbas astronômicas drenadas do Tesouro e, conseqüentemente, da bolsa de todos nós. O que os ferroviários da Paulista invejam nos seus colegas das ferrovias estatais andou, no ano findo, por 13 bilhões de cruzeiros arrancados a economia nacional. Foi quando ascendeu o déficit das empresas estatais.”

“O mal, evidentemente, está no mito que se criou à volta da intervenção do Estado na Economia dos povos. Passou-se a considerá-lo um bom padrão, o mais generoso na remuneração de

---

<sup>42</sup>- O Estado de São Paulo, 18/04/1959.

<sup>43</sup>- O pressuposto de que alguns setores da sociedade estava tentando transformar o país numa república socialista, fica expresso na coluna de Benedito Costa Neto, do Correio Paulistano, de 17/04/1959: “*Cumprer deixar bem claro que a Companhia Paulista é, no Brasil, não apenas uma empresa particular, de glorioso currículo, exemplo sem paralelo do que significa a capacidade de direção dos bandeirantes. É muito mais do que isso: - é uma trincheira simbólica da superioridade do regime democrático, fundado na iniciativa privada, sobre outros regimes em efervescência*” (...)

“*Estão tentando burocratizar a Paulista, de surpresa, por flaqueamento e com a potência de fogo de uma demagogia que, sob o disfarce de interesses trabalhistas, pretende misturar as águas do Volga com as do Tietê, e nelas afogar o núcleo da resistência mais liberal do Brasil*”.

“*Resistam, indomitamente os srs. Juscelino Kubitschek, Carvalho Pinto, Fernando Nóbrega e Paulo Marzagão. Encontram-se Suas Excelências, neste momento numa encruzilhada, e qualquer desvio para a esquerda os deixará completamente nus, perante a História*” (...)

quem o serve” (...) “O operariado da Paulista exige uma soma de sacrifícios superior às disponibilidades financeiras da companhia e, como esta se recusa a satisfazê-los, apela para o grande recurso: a encampação. Mas quem fornecerá ao Estado os meios que ele carece para fazer? O povo, naturalmente, por meio de um violento acréscimo dos já quase insuportáveis impostos.”<sup>44</sup>

Contudo, os trabalhadores que realizavam o serviço exemplar já viviam sob enormes sacrifícios há muito tempo. Os déficits da Paulista não chegavam ao conhecimento dos órgãos da imprensa, porque os lucros dela eram sustentados pelo “trabalho a mais” dos maquinistas, que cobria os déficits de mão de obra. Mesmo assim, o Diretor Geral João Sampaio disse que os gastos com folha de pagamento consumiam 76% da receita da empresa<sup>45</sup>. A crise que levou de 13 a 16 mil<sup>46</sup> ferroviários da Paulista a greve, tem origem nos limites econômicos dessa ferrovia construída pela iniciativa particular e projetada para servir, sobretudo, aos interesses dos seus donos, cujas riquezas se constituíram de acordo com a racionalidade dos custos mínimos, explorando escravos em suas propriedades, produzindo fazendas de café com o trabalho dos colonos e especulando lotes na Alta Paulista. Desde a década de 1930 o café não sustentava mais as ferrovias, nem os seus donos, como no passado. A dificuldade de fazer novos clientes no interior concorria com a concentração de riqueza na capital. A Paulista, na realidade, ainda conseguia sobreviver graças à exploração da mão de obra dos seus trabalhadores.

O sindicato chegou a compreender qual era o maior déficit no meio ferroviário. Hary Normanton, em uma das suas entrevistas em que respondeu sobre a solução proposta pelo Presidente da República de subvencionar um aumento geral de Cr\$ 1.000,00 aos ferroviários em greve, disse que havia empregados com vinte e até trinta anos de serviço, ganhando salários de início de carreira<sup>47</sup>. O Sr. Oswaldo Gotardi, 82<sup>48</sup> anos, natural de Jundiáí, recorda que naquele período, muitos maquinistas que se aposentaram tiveram que arrumar outros empregos para complementar o salário. Três colegas foram trabalhar nos novos edifícios do centro de Campinas, como ascensoristas de elevador. No seu caso, como não estava com tempo de serviço para se aposentar, teve que buscar outros meios para ganhar um dinheiro a mais. Em 1959, trabalhava como ajudante de maquinista e, nas horas vagas, atendente de um bar na Av. Andrade

---

<sup>44</sup> - O Estado de São Paulo, 15/04/1959.

<sup>45</sup> - Diário da Noite, 16/04/1959.

<sup>46</sup> - Esses números foram fornecidos pelos jornais durante o período da greve. Sabe-se que em 1971 havia pouco menos de 11.000 trabalhadores.

<sup>47</sup> - Diário de São Paulo, 16/04/1959.

<sup>48</sup> - Entrevista realizada em março de 2004.

Neves, próximo à estação. Decidiu abandonar a sua locomotiva naquela greve, pois tinha motivos de sobra para fazê-lo:

“As greves veio quando ficamos numa situação. Meo caso e, também, de outros, trabalhei dezenove anos de ajudante, não tinha mais promoção e ordenado, também, não havia aumento. Passamos até ganhar igual ao maquinista. Com a complementação é que começaram, os que tinham tempo, aposentar.”

Os salários nivelados para baixo, não eram mais compensados pelo sobre-tempo que roubava o direito às 8 horas de trabalho. Os ajudantes já ganhavam pouco e os maquinistas um salário inferior à sua atividade. Na maioria dos setores da Paulista foram sentidas injustiças, em que o trabalhador não ascendia de acordo com o processo natural da sua carreira, sendo obrigado a esperar muitos anos para subir e, no caso do maquinista, vendo seu salário equiparado ao do ajudante. O problema não era apenas salarial, havia um desequilíbrio organizacional que precisava ser solucionado. Tal condição criava um universo de descontentamentos e ressentimentos, igual ao constatado em 1951, pelo então escriturário e presidente do sindicato dos ferroviários da Paulista, Moacyr Prado:

(...) “Sente-se antes no dever de informar da impressão dominantes em todas os recintos de trabalho da empresa, que no interior dos departamentos, escritórios e oficinas, ou então, em toda extensão da linha, em face do recente aumento de vencimentos, cujas taxas causaram profunda e desconcertante decepção. O estado psicológico criado pelas circulares, dando ciência do baixíssimo teor da melhoria de salário, estão predispondo o empregado, qualquer que seja sua categoria, a atitudes frontais de protesto. Em tal conjuntura, basta o evento de um estelionamento moral, como seja uma idéia menos serena, para que se determine a evolução dessa atitude para ações altamente prejudiciais a economia de ambas as partes” (...)<sup>49</sup>

O “aumento de vencimentos” médio de Cr\$ 1.000,00 para todos os cargos de chefia, inclusive para Moacyr Prado, e de 16% para os outros trabalhadores, estabeleceu uma desigualdade ainda maior entre os de cima e os de baixo na hierarquia da empresa. A decepção que o sindicalista viu em 1951 entre os empregados de todas as categorias ultrapassou os limites da tolerância e ao longo do tempo, a desigualdade salarial se transformou em um “estelionato moral”, desencadeando a “evolução” dos protestos contra os chefes e a Paulista. Em 1959, o aumento de Cr\$ 1.000,00 proposto pelo

---

<sup>49</sup>- Memorial Dirigido a Durval Lourenço de Azevedo – Diretor Geral da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Campinas, 1º de março de 1951. DEOPS, 3 de abril de 1951, 50A-251-199.

Presidente da República não contentava mais o espírito de luta dos trabalhadores ferroviários, ainda mais se levando em conta a inflação que sempre corroeu os salários dos trabalhadores brasileiros de um modo geral. Os ferroviários, também, perceberam que o problema da injustiça organizacional tinha raízes na distribuição desigual dos ganhos sobre os seus trabalhos. A solução do problema só seria possível com a intervenção direta do governo do Estado. Após descer do trem fantasma, na plataforma da estação de Bebedouro na manhã do dia 14 de abril, em uma entrevista a uma rádio local, Hary Normanton fez um discurso inflamado em que demonstrava a sua esperança no sentido de encaminhar a encampação:

“O Governo de São Paulo está dando inteiro apoio ao nosso movimento, porque em princípio falamos a sua excelência, Professor Carvalho Pinto, Governador do Estado de São Paulo, se nós ferroviários da Paulista devia de fazer um movimento grevista contra a atitude do Estado de São Paulo em dar melhores salário aos ferroviários da Sorocabana, Mogyana e Araraquarense, ou devíamos pedir aos nossos empregadores igualasse o caminho, que tinha os ferroviários.” (...) “Dentro dessa razão o governador determinou todas as atenções as duas secretarias no sentido de fazer acordo. Vendo a nossa empregadora, que é uma empregadora de 400 anos, uma empregadora que vive entre quatro paredes, uma empregadora que não sabe quanto custa um quilo de feijão, então tenta enfrentá essa luta da classe, esse drama que sustenta não só os ferroviários, como a própria populações. É dentre os nossos cometimentos pela manifestação do governo em nossas reivindicações. Então digo, em resumo, que a solidariedade, que o apoio do governo é público, mesmo das declarações na imprensa escrita do Governador.”<sup>50</sup>

A encampação pretendida pelo sindicato não estava ao alcance de uma decisão solitária do professor Carvalho Pinto. No dia 16 pela manhã, o seu secretário particular foi ao Rio de Janeiro para tratar o tema com o presidente, mas voltou dizendo que estava fora de cogitação a hipótese de estatizar a última empresa ferroviária privada. As 23h e 30m do dia 16 de abril, Normanton se encontrou com o governador e combinaram outra audiência para as 14h do dia 17, que só viria acontecer por volta das 22 horas do dia 16. As 8h da manhã, Normanton se reuniu com todos os dirigentes do sindicato em Campinas e juntos discutiram as possibilidades apresentadas pelo governador<sup>51</sup>. A política possível naquele momento parece ter sido o encaminhamento da conversação

---

<sup>50</sup>- Discurso registrado por uma rádio de Bebedouro no dia 14 de abril de 1959, reproduzido em vinil, em posse do atual presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas, Waldemar Raffa.

<sup>51</sup>- Correio Paulistano, 17/04/1959.

em torno do dissídio coletivo “ex-offício” favorável às reivindicações do sindicato, de equiparar benefícios e remuneração dos empregados da Paulista aos recebidos pelo pessoal das estradas de ferro do governo estadual.

O movimento da encampação iniciado na madrugada do dia 14 de abril de 1959 teve o primeiro desfecho na madrugada do dia 17, por meio de um acordo entre o Governador Carvalho Pinto, o empregador e o dirigente do sindicato Hary Normanton. Mesmo não aceitando qualquer subvenção financeira do governo estadual ou federal, a diretoria da Paulista atendeu as reivindicações, também, como um sinal de resistência da empresa e de sua economia<sup>52</sup>. Assim, ficou acertado o nivelamento do salário mínimo de Cr\$ 5.800,00 a todos trabalhadores da Paulista; pagamento de 10% de prêmio-assiduidade; concessão de licença-prêmio de três meses, por cinco anos de serviço, sem efeito retroativo e sem conversão em dinheiro; incidência da taxa de 7% devida à Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários e Funcionários Públicos sobre o prêmio-assiduidade e a gratificação por tempo de serviço dos trabalhadores com 30 ou mais anos de serviço; dar preferência nas admissões de novos empregados, àqueles dispensados sem justa causa; não punição aos grevistas e pagamento dos dias parados<sup>53</sup>.

A notícia da assinatura do acordo anunciada nas rádios à 1:30 horas da madrugada foi encarada como uma vitória nas sedes dos sindicatos das cidades do interior, lotadas de grevistas, que passaram a esperar a determinação de Normanton para iniciarem os trabalhos, marcado para às 10 horas do dia 17. Em Campinas, por volta das 9:30 horas, formou-se uma concentração de operários na praça Floriano Peixoto, onde houve discursos de ferroviários exaltando a atuação de Hary Normanton, que subiu no teto de uma perua e, com um aspecto “visivelmente cansado”, falou para centenas de trabalhadores que o acordo assinado constituía uma vitória da classe, que deveria continuar unida, pois vencera a empregadora reacionária, sempre renitente. Ainda elogiou a imprensa, que apoiou o movimento e pediu aos presentes que retornassem aos serviços, em ordem e calma, e aguardassem as escalas e as ordens de seus chefes. Após o discurso do líder, os trabalhadores dirigiram-se a estação e entraram de dois a dois. Normanton, postado na entrada principal, era cumprimentando com emoção por quem passava por ele. Festas dominaram todas as localidades onde antes havia a solidariedade do povo em torno dos ferroviários. Em Araraquara, as pessoas se reuniram na estação e

---

<sup>52</sup>- Todavia, a empresa cobrou do governador Carvalho Pinto as dívidas feitas pelo ex, Jânio Quadros, referentes a transportes utilizados pelo Estado em 1957, de aproximadamente Cr\$ 25 milhões. Correio Paulistano, 18/04/1959.

<sup>53</sup>- O Estado de São Paulo, 18/04/1959.

após aclamarem o nome do governador Carvalho Pinto<sup>54</sup> e de Jânio Quadros, cantaram o Hino Nacional. Em Rio Claro, enquanto soltavam fogos, os ferroviários em marcha, conduzindo uma bandeira brasileira, uma grande fotografia de Hary Normanton e ao som de uma banda de música, dirigiram-se à matriz da paróquia de Nossa Senhora Aparecida, onde ouviram missa<sup>55</sup>.

O primeiro trem da Paulista com destino a São Paulo foi o de prefixo P-20, que normalmente partiria de Araraquara às 9:30 da manhã mas, devido aos movimentos e à determinação do horário para o início dos serviços, partiu de Campinas às 10:15 horas. Os primeiros comboios circularam com a velocidade reduzida, como medida de precaução, pois o leito poderia ter sofrido alguma sabotagem nos dias de greve. O Sr. Gotardi ajudou a conduzir o primeiro trem e se lembra da ocasião em que o sindicato e a empresa decidiram retomar o tráfego dos trens, da seguinte forma:

“Depois, quando resorvero então, aí eu fui um deles que fez o primeiro trem depois da greve, pra São Paulo. Eu era ajudante do Luis Fonseca, fui eu e o Luis Fonseca que fizemo o primero trem. Então, quando nós partimo daqui, teve lá, tinha pessoas, fotógrafo de São Paulo, sabe. Eles tavam querendo fazê jornal, então eles tavam aí.” (...). “E passava em televisão, também nois passava em televisão, dando a dispidida da greve, tal e coisa, né!? E gente tudo de boné, uniformizado na locomotiva, o que passava nas televisão, aí!” (...). “Depois de todos dia parado, então correu o primeiro trem, o pessoal de Jundiaí aguardava, todos esses lugar aí tinha trem. E nós é que fomo, eu com esse Luís Fonseca que fizemo a primeira viagem, depois da greve, depois de tantos dias. Tinha até festa por aí.” (riso)

Estas lembranças da volta ao trabalho após a primeira greve de 1959, foram expostas pelo trabalhador sem que datasse o acontecimento. A certeza de sua participação na primeira composição está em uma fotografia em que aparece ao lado do maquinista Luis Fonseca, impressa no jornal O Estado de São Paulo, do dia 18 de abril (**Anexo 7**). Mas, o que interessa para esta pesquisa é a forma como ele reconstruiu sua memória acerca das greves da encampação. Num primeiro momento, resgatou as dificuldades econômicas vividas pelos seus colegas que aposentaram sem um salário justo, o que os obrigava a arrumarem outras profissões para conseguirem um dinheiro a mais. Agora, recordou do desfecho da greve caracterizado pela viagem festiva do retorno. No depoimento do Sr. Gotardi, de uma maneira geral, por meio das imagens da

---

<sup>54</sup>- Cabe considerar que Carvalho Pinto, que constituía a chapa de PTN e PSB, foi apoiado por Jânio Quadros nas eleições de 1957.

<sup>55</sup>- Idem.

memória, as greves pela encampação parecem ter acontecido uma só vez. Essa idéia, também, está presente nas duas fotos em que aparecem os ferroviários fazendo o sinal de vitória para os resultados dos movimentos de 1960 e 1961 (**Anexo 8**). Na memória do Sr. Gotardi as dificuldades econômicas do período e o sucesso da greve comemorado nos lugares por onde o trem passava produzem a confusão das repetições do movimento inicial ocorrido em abril de 1959. Todavia, o sindicato empenhado em levar adiante a luta pela encampação precisou de motivações mais “concretas” para fazer os trabalhadores cruzarem os braços novamente.

No dia 19 de setembro de 1959, em solenidade realizada nas escadarias do Palácio dos Campos Elíseos, perante um grande número de “servidores” das ferrovias estatais, o governador Carvalho Pinto oficializou o Estatuto dos Ferroviários, que dispunha a reestruturação dos quadros de pessoal e promoção para mais de 50% dos servidores<sup>56</sup>. O decreto 35.530 tornou explícitas as diferenças entre os trabalhadores da Companhia Paulista e das empresas estatais, como o enquadramento dos últimos nas diretrizes do funcionalismo público estadual, entre as quais a promoção de concurso público para o ingresso e estabilidade de emprego. Outras mudanças nos regimentos das estradas de ferro estatizadas, como pequenas modificações na disciplina de horários de entrada e saída do serviço, remoções e, sobretudo, a organização do trabalho baseado em um plano de carreira que somava benefícios salariais ao longo do tempo<sup>57</sup>, acrescentavam novas perspectivas ao empenho do sindicato dos ferroviários da Paulista.

Outra greve ocorreu entre os dias 11 e 16 de março de 1960. Há relatos de que Normanton chegou a parar um trem “com o peito” nesse movimento<sup>58</sup>. Na cidade de Itirapina, os ferroviários deitados sobre as linhas impuseram a paralisação de uma composição que tinha a determinação policial de prosseguir mesmo sobre os manifestantes. Segundo a direção do sindicato, o “derramamento de sangue” só foi evitado porque o deputado estadual José Felício Castellano (PSD) intercedeu junto ao governador, que teria percebido “*a desnecessidade do policiamento ostensivo em nossa terra, por ser o povo pacato e ordeiro*”<sup>59</sup>. Irineu conta como foi a sua atuação naquela greve:

“Na segunda greve, eu fui organizar em Limeira. Aqui (Rio Claro) não conseguimos parar os noturnos que correram. Então, nós

---

<sup>56</sup>- Correio Paulistano, 19/09/1959.

<sup>57</sup>- Fonte: Estatuto dos Ferroviários, decreto nº 35.530, de 19 de setembro de 1959, aprova o estatuto dos ferroviários das estradas de ferro de propriedade e administração do Estado.

<sup>58</sup>- Os relatos são das pessoas que trabalham no sindicato dos ferroviários da Zona Paulista.

<sup>59</sup>- Fonte: Of. Nº DPR. 3/60/20, de 17 de março de 1960, Câmara Municipal de Jundiá, Dr. José Godoy Ferraz, presidente. Demonstrada em circular do sindicato dos ferroviários da Paulista.

os paramos em Limeira. Lá não estava policiado. Nós entramos lá. Fizemos dois piquetes, um na frente com dois trens: um de passageiro e um trem de carga. Seguramos estes trens em Limeira. Uma greve que durou seis dias e seis noites. Eu permaneci todo o tempo lá. E lá foi a polícia do DEOPS, foi um destacamento da Força Pública de Sorocaba” (...) “Também não conseguiram tirar à força. E, à força, acho que eles não teriam condições, porque eram em menor número do que nós. O tenente que estava lá, talvez, um cara amadurecido, esperou os acontecimentos. E terminou tudo em paz, tudo na ordem. Numa hora que ele ameaçou que ia pôr a polícia, que ia jogar bomba, que ia bater, e um colega grevista lá deu a idéia: trouxe uma santa Nossa Senhora Aparecida, fizemos um altazinho, fizemos orações em frente da linha. Foi no último dia de greve. Quando foi no outro dia cedo, já teve um acordo. Nós ganhamos com o acordo. E todo o nosso movimento foi terminando junto ao governo do Estado e, posteriormente, homologado na Delegacia Regional do Trabalho, ainda com a cláusula da Ferrovia não punir grevista nenhum.”<sup>60</sup>

No relato é descrito um piquete na região de Limeira, revelando um misto de repressão e religiosidade, de demonstração de força da união dos trabalhadores e a valorização da paz e da ordem. A descrição de Irineu também revela a autenticidade do sindicalismo que ele mesmo praticou: um misto de protesto e obediência. A sua disposição para a mobilização dos outros trabalhadores contraria o viés corporativista do seu discurso e a noção de “populismo” comumente usada para explicar a política brasileira de 1930 a 1964<sup>61</sup>, uma vez que demonstra um papel ativo e autônomo de liderança. Porém o seu relato revela a comunhão, manutenção da ordem e o atendimento das suas reivindicações imediatas, dentro da estrutura burocrática.

Na lembrança de Irineu, o altar religioso teatralizado no leito da linha, em que foi colocada a imagem de Nossa Senhora Aparecida não só aparece como um “escudo” contra o ataque policial, mas, também, como um símbolo de outro significado: *“fizemos orações em frente da linha. Foi no último dia de greve. Quando foi no outro dia cedo, já teve um acordo”*. O altar improvisado concentrou um valor espiritual para Irineu e,

---

<sup>60</sup>- MARRACH, Ob. Cit. Segundo consta no seu dossiê do DEOPS, Irineu organizou piquetes em Cordeirópolis, constando como um dos elementos mais exaltados entre os que estavam parando os trens na estação daquela cidade, e que instigava a greve e atacava violentamente a polícia civil e militar. Em relatório do DEOPS da cidade de Piracicaba, consta que ele ainda *“pedia constantemente aos ferroviários que permanecessem naquela ameaça contínua de greve para assim levar a companhia a uma situação insustentável, tendo em vista a enorme despesa que a mesma estava tendo com o policiamento ao longo de suas linhas”*, DEOPS, de 22 de setembro de 1972, dossiê 50-B-439.

<sup>61</sup>- Segundo Jorge Ferreira (2001: 10), a imagem que temos da política do período 1930-1964 é o de um cenário de “populistas” e “pelegos”, uma vez que as análises centradas no conceito de “populismo” tipificam o trabalhador o destituindo de capacidade associativa, consciência e combatividade.

talvez, para os seus companheiros. Em 1948, segundo o Sr. Waldemar de Carvalho<sup>62</sup>, após a greve, os torneiros mecânicos da Mogyana colocaram a “estátua” da Nossa Senhora Aparecida em um ponto alto da oficina e atribuíram à santa o milagre de tê-los feito parar o trabalho. Estas representações de caráter religioso, que para algumas análises expressariam a alienação do trabalhador, parecem fortalecer a união entre os indivíduos, sem afastá-los, contudo, da luta pela conquista de suas reivindicações e objetivos. Outro milagre atribuído a Nossa Senhora, comum aos dois casos, diz respeito ao fato dos ferroviários não terem sofrido nenhum tipo de punição pelo abandono do trabalho, ou pela confrontação em relação ao patrão. A expressão religiosa com o mesmo sentido foi manifestada nas reuniões grevistas dos metalúrgicos do ABC em 1979 e 1980, quando rezaram o Pai Nosso.

O movimento desencadeado em 1959 teve fim em junho de 1961. No dia 29 de maio, o governo do Estado ofereceu subvencionar a Companhia Paulista até dezembro do mesmo ano, pagando a diferença entre os salários dos ferroviários da empresa e dos servidores estatais. A promessa concedia 30% de aumento e 55% a mais na majoração do salário família, sobre os valores vigentes em maio de 1960. Todavia, no dia 31 de maio, o governo voltou atrás, pois justificou que tinha a obrigação de cuidar das empresas já estatizadas. No mesmo dia, o sindicato anunciou a greve e logo Carvalho Pinto convocou novas reuniões com Hary Normanton e o secretário da Fazenda, Trabalho e Viação. Sem solução, a greve foi confirmada para iniciar-se à meia-noite. Em seu manifesto grevista, o sindicato tratou da seguinte forma a crise:

“Se se mantiver irredutível o Governo do Estado em seu ponto de vista antigo, e ao que parece sofreu abalo nos últimos dias, de não encampar a empresa (resgate através de simples decreto), cabe por derradeiro a ação do Governo da República, em mais uma de suas desassombradas e desconcertantes e sublimes atitudes para o bem comum, como é o traço característico de Jânio Quadros. A desapropriação das ações da empresa, pelo seu valor nominal, obtendo-se com isso um patrimônio de bilhões de cruzeiros, com a paga de 875 milhões de cruzeiros, é a solução que resta.”<sup>63</sup>

No texto da defesa, a Companhia Paulista alega que às 23 horas do dia primeiro, quando o governador chamou um dos diretores da empresa e lhe comunicou a decisão de desapropriar as ações da Companhia Paulista, o decreto já estava pronto: “os

---

<sup>62</sup>- “Às veiz eu fico pensando, como é que não sofri nada naquela greve” (...) “Pusero a Nossa Senhora de Aparecida lá em cima, a estátua de Nossa Senhora Aparecida. Então, nois falava que era a Nossa Senhora Aparecida que fizeram nois para. Ela viu que nois ganhava pouco, nois parava de trabalha”. Entrevista realizada com o Sr. Waldemar de Carvalho em maio de 2003.

<sup>63</sup>- O Estado de São Paulo, 01/06/1961.

*entendimentos foram feitos sempre entre o Governo do Estado e o representante do sindicato de ferroviários*”<sup>64</sup>. A greve dos ferroviários da Paulista e a pressão sindical acontecem em um cenário político frágil, como provaram os acontecimentos posteriores. Do ponto de vista econômico, a empresa já estava submetida à concorrência em relação às outras companhias estatais e ao transporte rodoviário, que desde o início dos anos 1950 vinha se desenvolvendo por meio do incentivo do próprio governo. Mas, a empresa em crise não foi encampada a partir da justificativa de seus donos, de que ela estava falida. O que encampou a empresa foi a insatisfação econômica de quem trabalhava nela e o desafio político do sindicato, sugerindo a transferência da administração da empresa ao poder público, com o argumento de que este garantiria substanciais melhorias na vida dos trabalhadores. Entretanto, encampar a Paulista dependia de uma decisão política. Em 1959, quando Juscelino Kubitschek estava à frente do governo federal, optou pelo caminho do diálogo entre o governador Carvalho Pinto, a empresa e os trabalhadores. Naquele contexto, a recusa do presidente da república parece ter sido a última barreira para transformar a última ferrovia privada, na última estatizada. Logo ela, que fora a primeira empresa ferroviária em tudo. Assim é a história contada por ela mesma:

“Pioneira do serviço ferroviário do Estado, antecipou-se às demais empresas na introdução dos modernos melhoramentos, como a eletrificação, sinalização automática, sondagem de trilhos pesados de longas extensão, comando centralizado e outros. Foi a primeira que, construiu nas suas oficinas de Rio Claro, vagões e carros de passageiros, inicialmente de madeira e, mais tarde, de aço. Entre os merecimentos de sua missão primordial figura a formação de uma autêntica **escola ferroviária**, da qual saíram técnicos e especialistas que trabalham em suas linhas e em outras da rede nacional.”<sup>65</sup>

Tanto cuidado dos seus donos por seus equipamentos e disciplina, que esqueceram de lembrar que os trabalhadores da empresa tinham direito a receber investimentos nas mesmas proporções. As greves de 1959 e 1960, talvez, não tenham feito os diretores da empresa quatrocentona imaginarem que, desde a fundação da companhia, foram

---

<sup>64</sup>- BUZAID, Alfredo. **Mandado de Segurança nº 109.361**, São Paulo, 1961.

<sup>65</sup>- Grifo do autor. O advogado da empresa ainda lembra, que: “*graças a seriedade de sua administração, preocupada sempre em incrementar o progresso da empresa e à irrealizável perfeição dos seus serviços, caracterizada nomeadamente pelo asseio dos trens, rigor dos horários e urbanidade de trato dos seus auxiliares, a Companhia Paulista, mais do que uma simples rede ferroviária, foi tida, por consenso geral, como uma instituição, a cujo modelo deveriam compor-se as entidades congêneres do país. O que lhe deve o Estado de São Paulo, na realização dessa obra monumental, dão testemunho as cidades florescentes de Marília e outras, nascidas à margem de suas linhas que, rompendo os sertões em épocas em que não haviam estradas de rodagem, permitiram o cultivo da terra, incentivaram a formação de indústrias e levaram a civilização por toda a parte. O espírito empreendedor e a clarividência da administração da Companhia muito contribuíram pois, para a grandeza de São Paulo*” (BUZAID, Ob. Cit.).

também os primeiros a explorarem e baratarem sua força de trabalho. As greves da encampação, possíveis com o impulso original marcado pela solidariedade dos trabalhadores de todos os setores da estrada de ferro, vieram contra todo o sistema que “embrutece”, “esgota” e “rouba” o “trabalhador”. As “greves vieram”, para lembrar a expressão do Sr. Oswaldo Gotardi, quando a exploração da Paulista tornou-se intolerável.

No dia 17 de abril de 1959, os gritos de vivas a Jânio Quadros e Carvalho Pinto em frente da estação de Araraquara e a imagem de Normanton na marcha pela vitória em Rio Claro, diziam que o perfilamento político dos três personagens poderia significar a encampação da empresa. Há grandes possibilidades de que a encampação da Paulista, com o respaldo de Jânio Quadros, estivesse dentro do projeto trabalhista do governo federal, de planificação econômica dirigida pelo Estado. Mas a empresa levantou outra questão para o processo da encampação, e que foi exposto do seguinte modo por seu corpo jurídico:

“Antes de expor os fatos, a legitimidade das partes e o direito aplicável à espécie, é de toda conveniência recordar a história da Companhia Paulista, especialmente à luz da missão que desempenhou no progresso de nosso Estado, com reflexo sobre Estados vizinhos, porque assim se pode compreender melhor a crueldade do golpe contra ela desferido sem nenhum amparo legal, antes para atender elementos alheios ao Poder Público, os quais acabaram por servir, consciente ou inconscientemente, ao jogo político da próxima sucessão eleitoral.”<sup>66</sup>

O cenário político contribuiu para o “feito extraordinário” de Hary Normanton. Talvez, a possibilidade de derrotar a grandeza da Companhia Paulista fosse do mesmo tamanho das perspectivas políticas abertas ao “cortejado responsável” pela encampação. Oito anos depois, a vida política dessa personalidade foi interrompida pelas ambigüidades do seu sindicato e das suas próprias ações e discursos. A estatização da empresa foi parte da reivindicação dos ferroviários da Paulista e a manifestação grevista teve o objetivo de alterar a ordem da empresa, inclusive, destituindo sua diretoria composta pelos “filhos” da elite cafeeira que dominou o governo do Estado de São Paulo durante parte da história. Os ganhos dos ferroviários com a estatização da Paulista seriam morais, políticos e econômicos e garantiriam determinados direitos, até então desrespeitados pela imposição patronal. Depois de encampada, a disposição de mudar a vida da empresa deu lugar à resignação e à fantasia de que o governo seria melhor do

---

<sup>66</sup> - Idem.

que os chefes de outrora. Muito embora o sindicato tenha se aproveitado do Estado de forma eficaz, o movimento pela encampação nasceu a partir de uma relação de dependência com a ideologia estadista.

O sindicato dos ferroviários da Paulista desse contexto, cujas reivindicações centraram-se no apelo à intervenção estatal e na encampação da empresa pelo governo do Estado, poderia ser caracterizado segundo o que Armando Boito (1991: 88-89) chamou de sindicalismo populista: *“a ação reivindicatória organizada do sindicalismo populista pode conviver com o fetiche do Estado graças às particularidades desse tipo de sindicalismo. Seus objetivos, sua organização e suas formas de luta enquadraram-se, todos eles, dentro dos limites impostos pela ideologia estadista. O sindicalismo populista é economicista, no sentido que representa uma forma ‘inacabada’ dos trabalhadores”*. Para o autor, a forma de organização “acabada” dos trabalhadores é o Partido Político, com característica reivindicatória e política, com proposta de lutar pelo poder político do Estado. O sindicalismo populista é apartidário porque é estadista.

Todavia, havia a relação partidária desse sindicato com o PTB, ou seja, havia uma relação política, mas voltada para propostas nitidamente centradas na intervenção econômica do Estado e com base na estrutura montada no Estado Novo. O conjunto de práticas visando impedir a ação de comunistas no movimento pela encampação, sob a justificativa de que a militância política poderia “atrapalhar” as negociações, e a idéia de manutenção da paz e ordem, apesar da violência experimentada pelos trabalhadores e dirigentes sindicais, que bloquearam a passagem dos trens, expressam a ambigüidade de um movimento restrito pelos sistemas de poder que comprometem a própria liberdade e autonomia dos sindicatos brasileiros, de uma forma geral. As ações e discursos das lideranças da instituição expressam as limitações impostas pelo corporativismo estatal, a mitologia do trabalho e a ideologia da paz social.

As próprias ambigüidades das práticas e dos discursos de Irineu demarcam um conjunto de significados, que subscrevem os sistemas de poder que atravessaram a sua vida. Irineu protestou, foi secretário geral do seu sindicato, fez curso da CIOSL e nas eleições de 1963 foi feito vereador pelo PTB em Rio Claro, exercendo o mandato até o golpe de 1964, quando se recusou a assinar o requerimento a favor da “revolução”:

“Pertencço ao Partido Trabalhista Brasileiro. O Presidente do meu partido é o ex-presidente da República. E meu partido caiu. Eu caí com ele. Não assinei o requerimento e os outros todos assinaram. Daí a dois dias, três dias, cercaram a minha casa de madrugada.”<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> - Id., Ibid.: 166.

A liderança de Normanton, caracterizada pela concentração dos cargos de deputado federal e diretor-presidente do sindicato, perdurou até o ato institucional N° 5. A nova fase sem as lideranças “briguentas” caracterizou-se pelas limitações impostas pelo novo contexto político e pelo compromisso com o ideal daquela “revolução”, como ficou clara na decisão da reunião da diretoria do dia 20 de abril de 1964, de suspender os direitos sindicais dos “*contrários ao regime democrático*”.

Irineu procurou lutar duas vezes pela direção do sindicato. Nas atrapalhadas eleições sindicais de agosto de 1969, sua candidatura representou oposição à chapa liderada pelo escriturário José Campos Pereira, apoiada pelo Deputado Federal cassado. A eleição foi tumultuada em parte pelo próprio Ministério do Trabalho, que no artigo 515 do Decreto-Lei nº 771, de 19 de agosto de 1969, ampliava o mandato do dirigente sindical para três anos, mas que acabou abrindo exceção para todas as eleições sindicais convocadas antes da sua validação. Após ter vencido o primeiro turno, a Chapa Amarela de Irineu, que tinha aceitação de boa parte dos ferroviários, foi derrotada duas vezes: primeiro, pela eleição de segundo turno muito contestada, pois as urnas tiveram seus lacres violados; segundo, pela Justiça do Trabalho, que julgou o pedido de revisão improcedente e a eleição normal. Talvez, se Irineu Prado ganhasse aquelas eleições, não teria permanecido na direção do sindicato por muito tempo, uma vez que o ambiente da instituição naquele contexto era contrário a sua prática de liderança “à moda antiga”<sup>68</sup>. Além da tentativa de disputar a presidência do sindicato em 1969, Irineu também tentou concorrer novamente nas eleições de 1972, mas teve sua candidatura impugnada justamente por seus direitos políticos terem sido cassados. O seu nome só voltou a ocupar um lugar na memória do sindicato pelo apoio que ele próprio ofereceu à atual administração, quando esta assumiu o sindicato em 1981.

A eliminação de Irineu Prado teve o objetivo de liberar a instituição de uma liderança com certa coerência política, como demonstrou ao reafirmar seu apoio ao presidente deposto, João Goulart. A análise de Heloísa de Souza Martins (1978: 164) permite compreender que, a partir de 1964, a nova conjuntura política e econômica “*exigia a adequação do sindicato a comportamentos de tipo racional-legal*”, que permitissem a manutenção da ordem e paz sociais e do equilíbrio econômico. Foram definidos, assim, “*mais estritamente, os limites institucionais da atuação do dirigente sindical*”.

---

<sup>68</sup>- Segundo Armando Boito (1991: 46), “*as poucas direções que ousavam confrontar a política governamental eram exemplarmente depostas. Toda vida interna dos sindicatos oficiais era rigidamente controlada. Havia o estatuto padrão detalhado impositivo, regulando até os mínimos detalhes da vida de cada sindicato. As eleições sindicais eram objeto de um controle direto, minucioso e faccioso da parte do Ministério do Trabalho*”.

A estatização e a posterior unificação das companhias, abordada na próxima seção, não resolveu o problema da ferrovia, tão pouco dos trabalhadores. Sem as lideranças briguentas dispostas a lutarem pela melhoria da Companhia Paulista, aos poucos, a empresa foi sendo atropelada pela marcha da concorrência rodoviária e da falta de planejamento para o transporte ferroviário no Estado de São Paulo e no Brasil. De um modo geral, para os ferroviários que deitaram nos trilhos e abandonaram suas locomotivas, a encampação e a unificação tiveram significados bem mais concretos:

“Não, na minha lembrança é o seguinte, quando eu em 62 fui promovido prá maquinista prá Bariri, máquina à Vapor. Foi quando eu briguei com a turma aí, trabalhei 19 ano aqui em Campina de ajudante, quando foi pra maquinista me mandaro pra Bariri, máquina à Vapor. Trabalhava na elétrica, depois eu foi prá vapor lá” (...)“Eu sei que a gente fico, eu fui prá maquinista lá prá Bariri em 62, mais fiquei cinco meses lá, logo me truxero de volta porque o ramal continuo mais um poquinho de tempo e depois cabo. E eu lembro, que nem o negócio que ele ta falando do Adhemar de Barros, eles foro tirá o virador de máquina lá na, como que chama a cidade do Adhemar de Barros, tem uma cidadinha que diz que era do Adhemar de Barros, foro tirá o virador de lá, da máquina, que tinha acabado o ramal, e não dexaro, o povo de lá não dexo tira o virador até hoje. Impediro com que a turma entrasse lá e tirasse o virador (...)”

A nova realidade da empresa estatizada implicou mudanças no trabalho individual, o desligamento de dois ramais ferroviários e a tentativa de remoção de uma rotunda, impedida pela população local e pelo governador. A memória de Gotardi acerca do desfecho da greve revela sua amargura por ter sido transferido para uma cidade distante e a volta para a máquina a vapor. A transferência do Sr. Gotardi para a outra cidade alterou a sua vida, pois teve que se mudar da casa construída por ele mesmo em 1947 na Vila Industrial e afastar-se da vizinhança. A rotina estabelecida na máquina elétrica foi interrompida pela obrigação de voltar para a locomotiva a vapor, o que significava maior desgaste físico. O seu desejo era permanecer em Campinas e ali ser promovido, mas isto foi ignorado pela nova direção da companhia. O Estado que encampou a empresa ferroviária “modelar”, também não fez investimentos no setor objetivando dar vida própria à empresa. Ao contrário, a crise acentuou-se e aos poucos foi classificando de deficitários os ramais e os trechos das estradas de ferro com menores movimentos.

A esperança depositada na reestruturação das empresas ferroviárias paulistas não se revelou tão rápida à categoria, muito pelo contrário. Após unificar e transformar as ferrovias estatizadas em Ferrovia Paulista S/A, o governo do Estado promoveu

demissões e remanejamentos. As mudanças almeçadas pelas lideranças do sindicato dos ferroviários da Paulista foram realizadas, mas a presença do Estado na economia da empresa não foi suficiente para alterar o curso da crise do sistema. Tanto no âmbito estadual como federal o que se viu durante os últimos 40 anos, foi a falta de investimento para dinamizar o transporte no país, no sentido de romper os limites dos interesses privados do passado. Os sindicatos apenas viram o almejado sonho da estatização revelar-se como um pesadelo, causado não só pelas intrínsecas limitações das estradas de ferro progredidas para atender as necessidades dos seus donos, como também pela burocratização e a absoluta ineficiência do Estado como gestor dos negócios “públicos”.

## b) Unificação e privatização: trabalhador ensinando engenheiro

“Agradecemos, também, à direção da Cia Paulista, na rapidez de adaptar a empresa, de sociedade anônima à de propriedade e administração do Estado, dando a seus servidores todas as vantagens e regalias, inerentes aos funcionários do Estado. Congratulamo-nos com a diretoria da empresa e especialmente com o Diretor de Pessoal que não mediu sacrifícios para a cidadã transformação e esperamos que os acertos a serem feitos se efetivem rapidamente.”<sup>1</sup>

Em 1964, no manifesto de apoio ao Golpe Militar, Hary Normanton justificou a cassação dos direitos sindicais dos ferroviários subversivos e ainda demonstrou otimismo quanto às mudanças que se poderia esperar da intervenção estatal nas ferrovias. Em 1952, o governo do Estado encampou a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, que vinha enfrentando sucessivas crises, e no ano seguinte investiu na sua infra-estrutura. Logo, os ferroviários da Paulista também poderiam esperar pela melhoria no seu mundo de trabalho.

Sob a administração estatal, em 1967, a Companhia Paulista incorporou a Estrada de Ferro Araraquara, assim como a Mogyana incorporara a São Paulo- Minas. Em 1970, o governo autorizou a constituição e organização de três sociedades de ações, sob as denominações de Estrada de Ferro Sorocabana S/A, Estrada de Ferro Araraquara S/A e Estrada de Ferro São Paulo-Minas S/A. Em 28 de outubro de 1971, por meio da Lei 10.410, o Estado criou a FEPASA- Ferrovia Paulista S/A. A unificação definitiva das cinco ferrovias foi concretizada em 10 de dezembro, tendo o Estado como seu subsidiário, com o principal objetivo de assegurar condições que propiciassem à nova ferrovia constituída *“os recursos necessários à renovação do material rodante, da via permanente do sistema elétrico e dos demais equipamentos; e liberar o transporte por ela realizado de situação discriminatória em relação ao transporte rodoviário”*<sup>2</sup>. Todavia, a reestruturação colocada em prática na ferrovia paulista a partir da década de 70, não foi algo que os dirigentes da categoria poderiam esperar.

Naquele momento, a FEPASA contava com 7,1 funcionários por quilômetro de via, um contingente de 36.665 ferroviários para 5.250 Km de estradas de ferro: 17.237 da Sorocabana; 5.709 da Mogyana; 547 da São Paulo-Minas; 10.101 da Paulista; e 3.071 funcionários da Araraquara. A direção da FEPASA, em 1972, já anunciava a

---

<sup>1</sup>- Manifesto aos ferroviários e ao público em geral. Campinas, 23 de abril de 1964. DEOPS, 50-B-7-413.

<sup>2</sup>- Decreto de Lei N. 342 de 1971. Mensagem n.139 do Sr. Governador do Estado. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 06 de Outubro de 1971, p. 53.

redução para 29.386 empregados, ou seja, menos 7.279 servidores<sup>3</sup>, representando 5,65 funcionários por quilômetro, reduzindo a meta fixada pela administração, de 6 servidores por quilômetro. Para a administração, o “enxugamento” no quadro de funcionários era necessária, dada às dificuldades sentidas nas receitas da Mogyana e da Paulista, nos anos anteriores à unificação:

Companhia Paulista de Estradas de Ferro			
SITUAÇÃO FINANCEIRA			
Ano	Receita	Despesa	Déficit
Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1965	23.371.535,28	49.572.514,85	26.200.979,57
1966	29.159.768,40	69.660.091,54	40.500.323,14
1967	35.721.567,88	90.788.351,79	55.066.783,91
1968	45.793.291,07	120.580.776,47	74.787.485,40
1969	53.868.134,72	136.503.615,41	82.635.480,69
1970	79.350.608,56	144.920.873,37	65.570.254,81

Fonte – Relatório da Diretoria<sup>4</sup>

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro			
SITUAÇÃO FINANCEIRA			
Ano	Receita	Despesa	Déficit
Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1968	20.156.339,21	42.693.584,55	23.971.824,34
1969	23.892.670,27	50.762.198,67	28.545.443,70
1970	30.419.854,84	60.636.195,10	32.202.065,89

Fonte – Relatório da Diretoria<sup>5</sup>

De fato, tal como ficou demonstrado nas tabelas, o déficit das empresas ferroviárias cresceu ao longo dos anos, após a estatização completa das companhias em 1961. Certamente, os fatores da crise ferroviária e da queda dos vencimentos dos ferroviários da Paulista, não se resumem somente à concorrência entre esse setor com o rodoviário. O economista Julio Colombi Netto (1975: 71), entende que o “*próprio processo de industrialização, ao concentrar na Capital grande contingente populacional, substituiu em parte o mercado externo como polo de atração de atividade econômica do interior. Desta forma, criam-se os novos fluxos de transporte (alimentos e matérias primas)*” (...) “*Entretanto, a fase de prosperidade das Companhias de*

<sup>3</sup>- Dos quais “3.052 excluídos por diversos motivos, incluindo 1.300 por aposentadoria e 4.227 remanejados para vários órgãos da administração centralizada ou descentralizada do Estado.” Revista Nossa Estrada, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.22.

<sup>4</sup>- Revista Nossa Estrada, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.11.

<sup>5</sup>- Revista Nossa Estrada, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.16.

*Estradas de Ferro já passara. Agora, a necessidade de manter estes serviços (ainda essenciais para a economia) leva, mais cedo ou mais tarde, à estatização das ferrovias” (...)* “*Em suma, o Estado passa a administrar o sistema de transportes já em franco declínio: obviamente não poderia esperar de tal sistema a obtenção de grandes saldos operacionais”*”.

A mudança de uma administração privada para uma administração pública exigiu nova configuração na organização do trabalho. A maior mudança foi sentida entre os ferroviários da ex-Companhia Paulista, que ainda viviam uma rotina marcada pela disciplina, refletida na pontualidade dos trens da empresa: “podia até ajustá o relógio com a passagem do trem”. Basicamente, as novas configurações do trabalho foram regidas pelo estatuto do ferroviário de 1959. Assim, regras mais flexíveis liberou-os de certas exigências, no entanto, isso teria acontecido à custa da qualidade do serviço prestado pela empresa. O Sr. Milton Dias da Fonseca, 68<sup>6</sup>, natural de Bebedouro, tem a seguinte idéia a respeito das mudanças processadas com a unificação das companhias:

“Porque no meu tempo da Paulista, a gente procurava sempre manutenção de vagões, nunca prá um vagão encostá numa linha e dexá o vagão apodrecê. Porque o intuito da Paulista era colocá o vagão prá corre, num é parado. E o contrário que aconteceu na FEPASA, o vagão entrava lá, tinha um defeito lá que num podia saná, precisa sê a oficina, joga lá, vai jogando lá. Teve um tempo que chegô a tê mais de trezentos vagão encostado. Então, o que aconteceu era isso aí. Então, o que acontece, cê tira um vagão da frota, vai caindo, né. Se você tem mil vagão, você encosta trezentos vagão aí, já vai pra 700. E vai perdendo. Fora isso aí, eu falo só Ribeirão Preto, você pega Uberaba, você pega Uberlândia, Botucatu, Assis, Presidente Prudente e vai embora... Agora você vê quantos vagão não tinha encostado por aí. (...) Eu já vô usa o português claro: a Paulista cê punha um Engenheiro numa repartição, Chefe de Tração, a nossa pertencia a tração. Esse chefe da tração ia criar raiz alí. Então tinha conhecimento. Então ele fazia o quê: ele tinha a superintendência, tinha o escritório dele lá, então ele vinha na repartição. Ele vinha no depósito da locomotiva, ele ia vê onde era o reparo do vagão, ele vinha vê. Então o que acontecia, e ele ficava alí. Na modificação de FEPASA, o negócio parece que caiu”.

Este é o olhar de um ferroviário que entrou na Companhia em 1955 aos 17 anos como lenheiro e teve a carteira assinada somente aos 25 anos, quando ingressou no

---

<sup>6</sup>- Entrevista realizada em abril de 2003.

cargo de praticante examinador de veículos em Bebedouro. Tornou-se ferroviário, pois todos da sua cidade eram ferroviários, como seu pai:

“A maior parte era tudo ferroviário. Porque Bebedouro tinha uma base mais ou menos... Porque Bebedouro tinha depósito de locomotiva, tinha baldeação que era onde trabalhava alguns funcionários, tinha a repartição nossa, que era o PRV (Postos de Revisões de Vagões) que nós trabalhava ali também. Tinha a lavação de carro, né, tinha os trem de passageiro que circulava ali tudo, prá Rincão, prá Nova Granada. Então, naquele tempo tinha. Era um ponto ali que tinha mais de, só ali da Paulista, casa da Paulista, tinha 111 casa. Ali tinha uns 2 mil, 3 mil empregado entre todas repartição ali. Daí pra fora né. A gente sabia mais ou menos.”

Em 1972 foi removido para Campinas, assim que fechou o posto de reparos de vagões na sua cidade<sup>7</sup>. Aposentou-se em 1998 no cargo de inspetor de manutenção de vagões. É um olhar sensível às principais mudanças ocorridas na empresa pelas greves da encampação, pela queda da disciplina e pela reprivatização do sistema ferroviário. Na sua memória, a visão que mais o impressiona em relação à administração estatal é a dos vagões enfileirados e abandonados, vagões cuja manutenção era de responsabilidade sua, vagões danificados que tempos atrás poderiam lhe causar punições. Vagões que não são seus, mas cuja disciplina e zelo o tornavam produtor da obra oferecida ao olhar, que hoje questiona as razões do abandono. O zelo instituído pela relação de proximidade da chefia com o ambiente de trabalho, foi descaracterizado pela reestruturação. São tempos diferentes de trabalho, com regras diferentes e administrações diferentes. Quem perde com a queda da qualidade dos serviços?

O Sr. Milton compreende que a queda no sistema ferroviário tem origem na forma como a empresa foi administrada. Não havia mais o superintendente, como nos tempos da Companhia Paulista<sup>8</sup>. O sistema divisionário, que separava as funções

---

<sup>7</sup>- A partir daquela data, os serviços de manutenção de locomotivas, vagões e carros de passageiros se concentraram em Campinas, Rio Claro e Paulínia. A remoção de ferroviários de uma cidade a outra é marcante e infelizmente não tenho dados para uma análise mais aprofundada. Mas, é possível afirmar que o impacto foi grande em cidades como Bebedouro, Rincão, Marília e Bauru, entre outras, uma vez que se desenvolveram e se sustentavam basicamente por meio dos serviços ferroviários. Após a reestruturação das companhias ferroviárias em 1972 e a privatização na década de 1990, sofreram, respectivamente, com a transferência de alguns postos de serviços para outros lugares e com o fechamento desses serviços. Em Bauru houve até uma CPI municipal para apurar irregularidades na privatização da FEPASA. Segundo seus representantes, a pior consequência foi o desemprego causado pelo fechamento dos postos de serviços na cidade.

<sup>8</sup>- O superintendente era figura proeminente na divisão do trabalho, mas cabia aos encarregados de turma organizar os trabalhadores e ministrar a disciplina. Esses encarregados, ou chefes de setores ocupavam tais cargos após um longo período e por merecimento. Obviamente, havia casos em que o sujeito era indicado por um superior em detrimento de outros funcionários mais “aplicados”. Muitos ferroviários descreveram tais situações, em que se consideraram injustiçados, alegando que poderiam ter subido na carreira não fosse a proteção dos chefes a outros com quem mantinham maior afinidade, ou por indicação dos superiores. Também, muitos cargos de chefia foram distribuídos aos ferroviários formados nas escolas profissionalizantes do SENAI. Esta questão será abordada no capítulo 6.

administrativas entre funcionários de diferentes graduações, foi substituído. A reestruturação tirou o Chefe de Tração dos antigos centros de manutenção e foi subtraída dos locais de trabalho a organização que tornava chefe o funcionário com longo tempo de trabalho em um determinado local. A valorização do trabalhador sustentada pela experiência foi abandonada e o desenvolvimento do sujeito nos locais de trabalho deixou de crescer naturalmente, como uma raiz. A relação que o chefe mantinha com os equipamentos e vagões foi vedada pelos cortes de cargos, remanejamentos e formas equivocadas de administração pública do trabalho.

“O que acontece, cê punha o governador. Cê pegava, punha uma turma aqui dentro. Quatro ano ficava aí. Quando entrava outro, aquele saia e punha outro. Então o nego nunca aprendia. Ele não ia evolui enquanto ferroviário” (...)

Os cargos administrativos foram distribuídos por apadrinhamento político e com isso a qualidade baseada na “tradição” e experiência foi dando lugar ao improvisado. A “dança dos chefes” era percebida pelo ferroviário nos locais de trabalho. De quatro em quatro anos, aparecia um profissional diferente em um determinado setor e se apresentava à turma, composta por indivíduos que já viviam nas suas respectivas funções há um longo tempo. O novo profissional superior tinha que conquistar a simpatia dos funcionários e adaptar-se ao universo ferroviário, sem nunca ter lidado com determinadas ferramentas, sem nunca ter estado à frente de uma locomotiva, em alguns casos:

(...) “Eu já cheguei vê engenheiro em Ribeirão Preto... Ele falô:  
- Oh Mirto, eu vô pô macacão e vô entra no meio dessa turma prá mim conhecê isso. Falei: - ah chefe, não faça isso! Eu falei: - Não faça isso! Isso é humilhação pro senhor. Pega os folheto que tem tudo sobre vagão, essas coisa e tudo, e vai lendo. Nós troca idéia aqui, tudo. Nois vamo fazendo aqui, tudo. Não faz isso! Cê vai se humilhá! O senhor sendo engenheiro, tem graça o senhor ficá no meio da turma lá, né!? Falei não. (Tom de voz diminuída). Não faz isso não. Nós vamo estudando aqui, pega aqui. (Ele colocou o macacão?) Não colocou nada. Falei prá ele. Ele era esforçado, coitado, tinha vontade”(...)

Trabalhador ensinando engenheiro. Para o Sr. Milton, talvez, essa tenha sido uma dentre várias contradições no seu mundo de trabalho. O macacão representa um passaporte para entrar no universo do singelo trabalhador ferroviário, marcado pela “humilhação”. A humilhação é dada, também, pelo desconhecimento: usar macacão e misturar-se com os trabalhadores demonstra a diferença quanto ao conhecimento.

Entrada negada ao engenheiro, pois sua qualificação lhe permite conhecer a profissão, apartado da turma, por meio dos folhetos:

(...) “Porque, eu acho que o Engenheiro tem que tê o estudo dele, conhecimento. Pondo em dúvida, eu era inspetor, eu tinha conhecimento. Ele tinha que chega perto de mim e fala assim: -Oh Mirto, o negócio, como é que é, assim? Assim, assim, assado. Eu falo não, o negócio é assim. Então pegava a papelada, ia lá e mostrava prá ele” (...)

Aqui, o Sr. Milton afirma sua superioridade diante do engenheiro; ele sabe, ou conhece o que outro não sabe, ou não conhece. O trabalhador sabe mais que o “chefe” e isso dá lhe poder. Mas, mesmo assim, o engenheiro sustenta o título. A relação de dominação persiste<sup>9</sup> mesmo em uma situação de completa inversão de papéis. Mesmo sem o chefe ter a devida qualificação prática, a hierarquia persiste na imaginação do Sr. Milton. O engenheiro ainda carrega uma trajetória de privilégios, entre eles o de ter estudado. Este direito foi negado ao Sr. Milton, ou negou a si mesmo. Mas, o tempo gasto no trabalho, que pode ter lhe tirado a oportunidade de estudar, tornou possível formar os seus filhos. O Sr. Milton compreende que essa era uma forma de driblar contradições da vida, como a que serve de base da representação da hierarquia profissional.

O Sr. Milton observou outras contradições no contexto da ferrovia reprivatizada:

(...) “A ferrovia afundo mais agora, porque muito engenheiro não tinha conhecimento das área. Se o cê pega um engenheiro eletricista, punha lá na parte mecânica, ele ia conhecê o que? Ele conhecia a parte elétrica, mas vagão não tinha a parte elétrica, só a locomotiva. Então aconteceu isso aí. Tem muito engenheiro que num tinha conhecimento e tava lá e quem tinha que guia ele, era os encarregado de turma. Por isso que a ferrovia foi afundando.”

A situação de inversão de papéis não é boa para o sistema ferroviário, ao contrário. A falta de conhecimento leva a crise das ferrovias. Na visão do Sr. Milton, o engenheiro não poderia assumir um papel de aprendiz do encarregado, ele deveria ter controle e orientá-lo. O fato de ser engenheiro já distingue as posições dos sujeitos. No tipo de interpretação reprodutivista de Pierre Bourdieu (2003: 145), as distinções se dão por meio de uma aplicação de esquemas de construção, que são produtos da incorporação das estruturas a que ele se aplica: *“o capital simbólico – outro nome da distinção – não é outra coisa senão o capital, qualquer que seja a sua espécie, quando*

---

<sup>9</sup>- Assumir uma posição menor frente ao engenheiro, está associado a uma representação. Este tema voltará a ser abordado no capítulo 6.

*percebido por um agente dotado de categorias de percepção resultantes da incorporação da estrutura da sua distribuição, quer dizer, como conhecido e reconhecido como algo de óbvio*". Porém, a estrutura do seu trabalho é contraditória e salta aos olhos<sup>10</sup>.

Para o Sr. Milton, o problema reside na falta de conhecimento que é obtido da melhor forma ao longo dos anos, por meio da prática. Seria esta a causa da crise do sistema ferroviário, a falta de experiência dos profissionais que exercem os cargos de chefia? Certamente não seria a única e, como veremos na segunda parte desta dissertação, os ferroviários apresentam inúmeras causas para as mudanças ocorridas no seu mundo do trabalho, após a encampação e unificação. Mas, aqui, cabe considerar o problema que é exterior à organização interna da empresa. A crise, que o Sr. Milton verifica na queda do conhecimento e experiência dos seus funcionários, é apenas indício da crise de caráter econômico que afeta o sistema ferroviário paulista como um todo.

Em setembro de 1995, foi estabelecido um plano de modernização das ferrovias paulistas, formulado pela equipe econômica do diretor-presidente da Fepasa, Sr. Renato Casali Pavan. Assim é a idéia reinante acerca das crises vigentes na empresa:

“O maior problema atual da empresa é a mudança cultural. O conservadorismo ferroviário é pouco receptivo as mudanças, daí a importância de que as primeiras delas alcancem resultados, para criar um clima de confiança e de colaboração.”

“A situação nacional ganha importância, em um mundo que mudou e muda rapidamente. As oportunidades do país, no processo de globalização, só podem ser vistas caso tenham um norte para dirigir os esforços coletivos. Os mecanismos de mercado se prestam a ajudar a conhecer as possibilidades de empresas já constituídas. Podem sinalizar para as atividades privadas ou mesmo públicas, caminhos novos a serem trilhados com menor ou maior risco. Isso é pouco para um país grande em território e em população, e que perdeu mais de uma década dedicando-se ao ajuste de curto prazo”.<sup>11</sup>

O plano de reestruturação, portanto, baseava-se em mudanças que deveriam ser operadas na esfera cultural. A tese era a de que estão acontecendo avanços no âmbito nacional, impulsionados pela globalização e os mecanismos de mercados são bons

---

<sup>10</sup>-De acordo com Léfèbvre (1994: 228), o tipo de análise realizada por Bourdieu baseada no recrutamento do pessoal dirigente da sociedade burguesa, não vai além, “*senão incompletamente, da reprodução dos meios de produção, meios de que os agentes da produção fazem parte*” (...) “*Todavia, a sua sociocrítica pára diante de uma barreira colocada à sua frente pelo culto da pura constatação empírica (do fato chamado ‘sociológico’) e pela ideologia liberal, inerente a esta metodologia*”.

<sup>11</sup>- FEPASA. **Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA**. Segunda Etapa, setembro de 1995, p.8.

indicativos do tipo de reação que as empresas deveriam seguir. Para o formulador dessas teses, a mudança radical nos costumes da sociedade que revolucionava a economia, era causada pela “quarta onda” de desenvolvimento, responsabilizada pela “telemática”<sup>12</sup>. A mudança cultural começou a ser executada naquele ano e a evolução do quadro de pessoal<sup>13</sup> a torna nítida:

Ano	1994	1995	1996	1997
Nº de funcionários	16.586	13.432	11.013	8.615

O Governo do Estado de São Paulo delegou à administração da Fepasa em 1995, a missão de sanear a empresa e *“torná-la viável no mais breve espaço de tempo, contando para isso com o mínimo repasse do Tesouro do Estado, e tornando possível a privatização da sua operação ferroviária”*. Em outras palavras, a missão da Fepasa *“era realizar a transferência da concessão da operação ferroviária para a iniciativa privada, investindo o mínimo possível na via permanente e na manutenção do material rodante, diminuindo os custos operacionais pela eliminação dos desperdícios, vendendo patrimônio para pagar o passivo, e se reorganizando funcionalmente, para atingir e manter o equilíbrio econômico e financeiro”* (FEPASA, 1995: 62). Esta tese é mais concreta e convincente que a primeira, baseada na mudança cultural. Já em 1998, no plano de desestatização, o quadro evolutivo de pessoal dava uma idéia da reorganização funcional operada pela administração da FEPASA: 8.615 funcionários para 4.183 Km de estradas de ferro, ou seja, 2,05 funcionários por km de via.

A concepção do Estado em relação ao investimento no setor de transporte, portanto, é muito diferente daquele do período em que incorporou as companhias paulistas e as unificou, assim como a fase econômica pela qual o país atravessa ainda hoje. De acordo com o economista Ricardo Carneiro (2002), os anos 90 são marcados pelo baixo dinamismo da economia brasileira, num contexto de ampliação dos fluxos de comércio e abundância de financiamentos internacionais e de aceleração global das taxas de crescimento. As causas para tal disparate podem ser interpretadas, segundo a

<sup>12</sup>- Essa “telemática”, teria origem por meio da informática associada à telecomunicação que, com a utilização do cabo e da fibra ótica, pode transmitir por multimídia, ao mesmo tempo, som, imagem, cor, dados e informação. Segundo Pavan, *“a velocidade com que as tecnologias estão avançando, tornando obsoletas tecnologias recém criadas, está abalando o poder das grandes potências econômicas ocidentais e dos países comunistas”* (Id: 11).

<sup>13</sup>- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização**. Edital Nº PND – 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.

explicação, com ênfase em fatores domésticos ou numa combinação particular do novo contexto internacional com características peculiares da economia brasileira<sup>14</sup>.

Para o autor, *“a enorme redução do peso do Estado na economia, promovida pelas privatizações durante os anos 90, suprimiu da economia brasileira um de seus principais elementos de coordenação. O investimento do setor produtivo estatal em conjunto com o gasto público tradicional operava como indutor do gasto privado, vale dizer, com investimento autônomo diante das condições correntes da demanda agregada. A privatização de vários desses segmentos mudou a natureza das decisões de investimento, que passaram a se pautar por critérios privados, induzidos pelo comportamento da demanda. A perda de dinamismo do crescimento daí foi inevitável”* (CARNEIRO, 2002: 40).

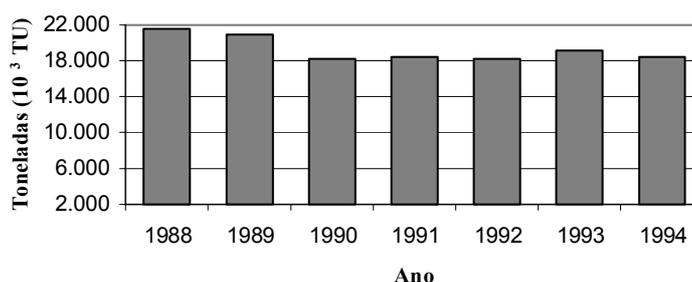
As novas características assumidas pelo Estado na década de 90, tiveram conseqüências negativas no setor ferroviário, em um contexto de total domínio do transporte rodoviário no país, responsável por 58% do transporte de cargas contra 27% do primeiro. A determinação do Estado de São Paulo em investir o mínimo possível na via permanente e na estrutura da empresa estatal, apresentada no plano de reestruturação

---

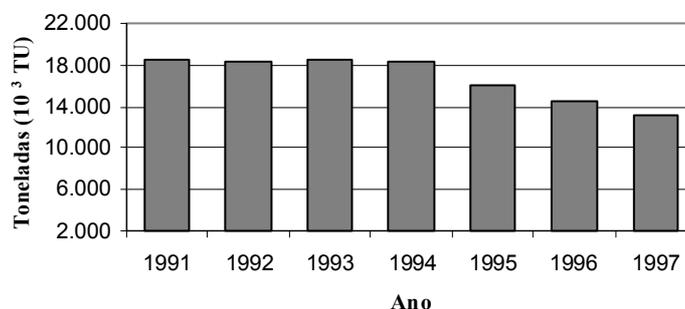
<sup>14</sup>- Portanto, de acordo com Carneiro, há duas ordens determinantes do crescimento econômico brasileiro, externa e esta combinada com a doméstica: 1)partindo da análise dos aspectos tecnológicos, é possível afirmar, que nos segmentos sob processo de mudanças relativas à microeletrônica, *“tornou-se muito mais difícil a internalização dos setores produtivos correspondentes em razão da indisponibilidade de tecnologia”*. 2) Também há no processo de mudanças ocorridas após os anos 80, modificações substantivas no padrão de concorrência entre os capitais que se refletem no comportamento do investimento estrangeiro, referentes às ampliações de investimentos de caráter patrimonial e *global sourcing*. Ambos acentuam o desequilíbrio de balanço de pagamentos dos países periféricos. 3) A combinação da volatilidade com a condição periférica, definida por taxas de juros mais altas e maior variabilidade da taxa de câmbio, cria um clima econômico adverso, em razão das crises cambiais e financeiras recorrentes. Quanto às ordens internas: 4) a industrialização brasileira é específica, pois a) a indústria brasileira no Brasil ocorre após a consolidação da divisão internacional do trabalho; b) a monopolização decorrente da Segunda Revolução Industrial é responsável pelo significativo aumento das barreiras tecnológicas e de capital para a implantação dos vários segmentos produtivos. Diante desses condicionantes, *“a industrialização é vista como um processo de autonomização dos determinantes do crescimento diante dos condicionantes externos”* (...) *“São os mercados industriais, de bens de consumo e bens de produção, preexistentes e anteriormente atendidos por importações que determinam as decisões de investimento. O limite do crescimento, todavia, é a capacidade para importar criada pelo setor exportador”*. No estágio da industrialização pesada, *“a autonomia do crescimento doméstico perante os mercados externos é completa”*, pois o grau de diferenciação da estrutura produtiva tem reflexos favoráveis à dinâmica da economia brasileira. Todavia, *“as transformações da estrutura produtiva induzidas pela abertura comercial durante os anos 90 podem ser caracterizadas como uma autêntica regressão. De um lado, porque produziram uma especialização regressiva no tecido industrial, praticamente eliminando os setores vinculados à reprodução do capital, como o de insumos elaborados e máquinas e equipamentos. De outro, porque concentraram a atividade industrial nos setores intensivos em trabalho e recursos naturais em detrimento daqueles com uso mais intenso de tecnologia e capital.”* 5) Outro aspecto de caráter interno é o financiamento do desenvolvimento. *“À medida que o processo de industrialização avança em setores mais complexos, a questão do financiamento torna-se crucial”* (...) *“A incapacidade do sistema financeiro doméstico em prover crédito em volumes e prazos demandados pelas atividades em crescimento faz com que esses financiamentos dependam do sistema internacional, recriando dependência”* (...) *“O fato de o financiamento de longo prazo na economia brasileira depender da poupança compulsória doméstica e da poupança externa acarretou, diante da inadequação da primeira, uma dependência recorrente dos financiamentos externos.”* 6) O último aspecto de caráter interno, que explica a retração do desenvolvimento brasileiro, refere-se ao papel do Estado e sua intervenção na economia, o que vai ganhando complexidade ao longo do tempo. *“Ao final do processo de industrialização, a economia brasileira possui um amplo setor estatal que atua como elemento de coordenação e de indução de desenvolvimento”* (...) *“A combinação de um amplo aparato regulador com a propriedade de empresas produtivas e financeiras conferiu ao Estado brasileiro uma significativa capacidade de intervenção e coordenação na economia”*. Nos anos 90 há uma enorme redução dessa participação com o tipo de políticas de desenvolvimento estabelecidas (CARNEIRO, 2000: 32-40).

de 1995, refletiu-se em uma queda ainda maior na sua produção, que já vinha acontecendo nos seis anos anteriores: de 21 milhões de toneladas transportadas em 1988 para 18 milhões de toneladas transportadas em 1994. Um ano antes da privatização, 1997, já com o plano em prática, esse número tinha caído para 13 milhões de toneladas transportadas. Os gráficos ilustram tais discrepâncias:

**Evolução do Transporte de Cargas no Estado de São Paulo**  
(Fonte: Plano de Reestruturação 1995)



**Evolução do Transporte de Cargas no Estado de São Paulo**  
(Fonte: Plano de Privatização BNDS 1998)



A queda do número de cargas transportadas indica, no mínimo, que o plano de reestruturação proposto pelo governo do Estado em 1995, não visava a recuperação do sistema ferroviário, mas sim a sua liquidação. A visão do passado de trabalho descrita por Sr. Milton, milhares de vagões abandonados nos pátios das estações ferroviárias, é apenas um dado do novo modelo de desenvolvimento estabelecido no Brasil na década de 90<sup>15</sup>. A falta de profissionais com experiência trabalhando nas oficinas tem relação com a determinação do Estado em retirar-se da sua posição de administrador das dívidas

<sup>15</sup>- O novo modelo de desenvolvimento estabelecido no Brasil nos anos 90 é claramente delineado na lei N° 9.491, de setembro de 1997. Dois objetivos fundamentais: I) “reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público”; e II) “contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública”.

da empresa, refletida na falta de interesse em manter a qualidade dos serviços oferecidos. Em menos de três anos, o número de funcionários caiu quase pela metade, mas os 4 mil quilômetros de linha ainda continuavam cravados no solo paulista; as estações ainda marcavam presença nas cidades e as locomotivas, vagões e outros equipamentos ainda ofereciam condições para o transporte<sup>16</sup>. A maior contradição: um país que necessita crescer por meio da exportação tem distâncias limitadas pela própria ineficiência do sistema nacional de transportes de cargas.

Poderíamos refutar acerca das limitações intrínsecas das ferrovias paulistas, seja pela maneira como progrediram no passado, seja formulando a idéia de que se trata de um transporte pouco moderno para a atual conjuntura econômica. Todavia, o patrimônio existente nos centenários caminhos de ferro precisou de pouco tempo para cair em desuso, enferrujar e virar sucata sob a administração do Estado modernizante e desinteressado. Em 1995, o jornal Folha de São Paulo apresentou no seu caderno Folha Sudeste, a seguinte notícia: “*Abandono cria 16 ‘estações fantasmas’ na região*”. A justificativa do teórico da reestruturação, Renato Pavan, era: “*estamos enxugando a empresa para adequá-la à privatização e por causa do déficit de quase R\$ 100 milhões em 94*”<sup>17</sup>. Antes da empresa paulista virar patrimônio privado, foi incorporada pela União, tornando-se parte constituinte da Rede Ferroviária Federal<sup>18</sup> (RFFSA). Os bens que não tinham funcionalidade para a empresa concessionária, ou seja, o que não se enquadrava no denominado “*TRANSPORTE FERROVIÁRIO da MALHA PAULISTA*”, pertencia ao termo referente ao arredamento de bens operacionais e venda de bens de pequeno valor (R\$ 2.508.267,17). Valor abandonado, enferrujado e esquecido nos velhos caminhos dos trens paulistas.

O transporte de cargas é apenas um segmento do sistema ferroviário. Quanto ao transporte de passageiros, a contradição é ainda maior, principalmente se tomarmos o passado como referência para comparações com o presente. Os carros “pulmam”, as litorâneas, o Expresso Azul (ultima tentativa de manter em funcionamento um trem de

---

<sup>16</sup>- Em 1995, a FEPASA apresentou os seguintes números de seu patrimônio: 496 locomotivas; 13.211 vagões (em 1997 esse número já havia caído para 11.855 vagões); 9.429 edifícios e dependências.

<sup>17</sup>- São 16 estações entre 18, as de Campinas e Rio Claro eram as únicas que funcionavam no período. Folha de São Paulo. Domingo, 31 de dezembro de 1995, p.1.

<sup>18</sup>- Consta no edital N° PND -02/98/RFFSA: Em 23 de dezembro de 1997 a FEPASA foi transferida para a UNIÃO, como parte do acerto financeiro entre esta e o Estado de São Paulo, no âmbito do equacionamento da dívida do Banco do Estado de São Paulo- BANESPA.

Em 18 de fevereiro, pelo Decreto n° 2.502 da Presidência da República foi autorizada a incorporação da FEPASA a RFFSA, o que se efetivou em 29 de maio, com conseqüente extinção da FEPASA. O conjunto dos ativos operacionais, então incorporados pela RFFSA, passou a ser designado, nesse EDITAL como MALHA PAULISTA.

A transferência foi um arranjo econômico do Presidente Fernando Henrique Cardoso e do Governador Mário Covas, ambos do PSDB. Para o sindicato dos ferroviários da Paulista, a Fepasa foi utilizada como “moeda na renegociação da dívida do Estado com a União”.

passageiros de longo percurso, ligando Campinas a Ribeirão Preto), foram transformadas em sucatas nos pátios abandonados, deixados sob sol e chuva, enferrujados, incendiados e cortados com maçarico para serem “dados” aos ferros-velhos. Em Bauru, partes das antigas locomotivas elétricas foram negociadas com importantes empresas do setor de produção de containeres. O Governo Federal bem que tentou estabelecer a continuidade desse serviço no Plano Nacional de Desestatização de 1997, tentando controlar a concessionária, para que ela mantivesse, *“em caráter excepcional, o funcionamento dos trens de passageiros que estiverem em operação na data da transferência da MALHA PAULISTA, pelo prazo de doze meses ou até que o Poder Público decida sua desestatização, o que ocorrer primeiro”*. Uma tentativa de retardar a morte decretada em 1995.

As contradições observadas pelo olhar experiente do Sr. Milton, são constatações do fim do seu mundo de trabalho e os vagões abandonados sinalizavam a indiferença dos seus administradores em relação a um transporte que já não expressava a urgência de sua necessidade, como no século XIX. O Estado foi incapaz de estabelecer um canal de investimentos para recuperar o sistema ferroviário, o que torna evidente a retirada completa dos elementos de coordenação e de indução de desenvolvimento no Brasil ligados a esse setor, a partir da década de 90. O descarte do patrimônio minou a possibilidade de rápida recuperação do sistema ferroviário paulista, que, desde os anos 50, já exigia sua modernização e reestruturação. A imagem do trem pertencente a uma etapa do desenvolvimento brasileiro foi o que “adornou” a mentalidade dos homens que promoveram a privatização do sistema ferroviário paulista, daí sua quase parada definitiva.

A falta de investimentos no transporte quase significou o fim da categoria. O “enxugamento” continuou e no ano da privatização, 1998, a ferrovia paulista contava com apenas 6.380 trabalhadores. A “malha paulista” foi assumida e dividida por um conjunto de empresas. Assim, a antiga rede ferroviária paulista, constituída pelas antigas companhias de estradas de ferro, foi separada e passou a ser administrada pelas seguintes empresas: Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN)<sup>19</sup>, abrangendo todas as

---

<sup>19</sup>- O consórcio é formado pelas empresas PREVI, FUNCEF, CAPMELISSA – Adm. Financeira e Consultoria Ltda., Chase Latin American Equity Associates, LP, CVRD, DASAIEV Empr. e Participações S/A, FERROPASA-FERRONORTE S/A, Logística Participações Ltda., Shearer Empreendimentos e Participações S/A e pela União de Comércio e Participações Ltda. Em 2002, a FERROBAN compõem a holding Brasil Ferrovias, constituída ainda pela FERRONORTE e NOVOESTE.

linhas antes pertencentes à Companhia Paulista, Mogyana<sup>20</sup>, Araraquarense, Sorocabana e São Paulo-Minas; MRS LOGÍSTICA, que se tornou proprietária da antiga Santos-Jundiaí; e NOVOESTE, proprietária das linhas da antiga Noroeste do Brasil. Em menos de três anos, o quadro de funcionários da antiga FEPASA, atual FERROBAN, caiu para 3.000 pessoas. Até 2004, existia na empresa apenas 1.650 trabalhadores com carteira assinada e vinculados aos sindicatos: 801 ao sindicato dos ferroviários da Mogyana e 342 ao sindicato dos ferroviários da Paulista<sup>21</sup>. O “enxugamento” da folha de pagamento reduziu a mão de obra encarregada da manutenção permanente dos dormentes e trilhos, fazendo aumentar o risco de acidente envolvendo o maquinista e seu ajudante. No Estado de São Paulo, no primeiro quadrimestre de 1999, foi registrada uma média de um acidente por dia<sup>22</sup>. Desde as privatizações, a rede ferroviária brasileira, que corresponde às antigas Rede Ferroviária Federal e FEPASA, encolheu 4 mil quilômetros.<sup>23</sup> Os sindicatos buscaram lutar judicialmente contra os problemas decorrentes do abandono dos equipamentos e força de trabalho da malha privatizada. Mesmo com toda cobertura das imprensas locais, os problemas se agravaram ao longo de dez anos.

A luta dos sindicatos ferroviários estabelecidos em Campinas, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas e Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogyana, envolveu questões relativas à manutenção do ajudante de maquinista, quase extinto no serviço de trens, além da demissão em massa e assédio moral da empresa privatizada em relação aos funcionários da ativa, no sentido de pressioná-los para assinar um acordo demissionário. Contudo, o maior desafio das duas entidades é superar a perda progressiva do número de associados. Tais entidades sobrevivem basicamente em função dos inativos e pensionistas, que na antiga FEPASA somam 43 mil ao todo, que passaram à Secretaria da Fazenda do Estado<sup>24</sup>. Neste momento, esses sindicatos estão limitados às suas respectivas bases territoriais sindicais determinadas pelos fundamentos da unicidade sindical por empresas.

---

<sup>20</sup> Em 1998, a FERROBAN assumiu a malha da Mogyana até a estação de Aramina, divisa com o Estado de Minas. O trecho de Aramina até Araguari ficou sob administração da Ferrovia Centro Atlântica, formada em 1996, a partir da privatização do trecho centro-leste da Rede Ferroviária Federal, de Corinto (MG) até Propriá (SE). Em 2002, a CVRD se tornou acionista majoritária da FCA e a malha da antiga Mogyana passou a fazer parte do seu sistema. As oficinas e prédios da antiga Mogyana continuaram com a FERROBAN, que também ficou com o trecho da Mogyana até a estação de Boa Vista Nova, em Campinas.

<sup>21</sup> Ainda da categoria no Estado de São Paulo: 475 da Sorocabana; 32 da Araraquarense; e 565 vinculados ao Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Brasileiras do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul.

<sup>22</sup> Folha de São Paulo, 18/10/1999.

<sup>23</sup> O Estado de São Paulo, 06/02/2005.

<sup>24</sup> Na exposição de motivos de seu estatuto de 2001, o sindicato da Mogyana se manifestou da seguinte forma em torno do tema da privatização: “*toda essa mudança trouxe também reflexo para as entidades sindicais, pois com a demissão dos milhares de ferroviários, as entidades sindicais perderam quase todos associados, fazendo com que a receita diminuísse e as despesas aumentassem devido ao grande número de processos surgidos*”.

A privatização realizada evidenciou as contradições no sindicalismo ferroviário e a persistência da estrutura corporativista, pouco inclinada a mudanças. Após os “enxugamentos” promovidos pela unificação e privatização, como definir a base desses sindicatos? Somente por meio dos antigos espaços ocupados pelas antigas companhias, a partir da localização das suas antigas oficinas e escritórios, ao longo da antiga malha ferroviária. Cada milímetro do abandonado pátio de manobras de Campinas é disputado por esses sindicatos: do lado do centro da cidade e da Estação de Campinas, ficavam os escritórios da Companhia Paulista; do lado da Vila Industrial, ficavam os prédios, oficinas e escritórios da Companhia Mogyana. Os escritórios da Brasil Ferrovias, ocupados por cerca de 200 funcionários, localizam-se ao lado das oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Logo, tais trabalhadores são vinculados ao sindicato dos ferroviários dessa empresa. E o ferroviário que bate cartão no prédio localizado no espaço da Mogyana e trabalha ao longo da malha da Paulista? A reconstrução da memória das antigas empresas ferroviárias por parte dos próprios sindicatos traduz a necessidade dessas instituições de reencontrarem os antigos espaços de trabalho e provar sua autenticidade de representação. Recuperar a memória também significa que os sindicatos querem provar suas lutas históricas e apontar a grandiosidade dos feitos dos seus antigos líderes. O sindicato da Paulista revive os “heroísmos” de Hary Normanton. O sindicato da Mogyana relembra a sua “mística comunista”. Tudo serve para atestar o valor de suas representações sindicais nas malhas ferroviárias praticamente abandonadas.

A mudança da razão social do sindicato dos ferroviários da antiga Companhia Paulista, passando de Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista para Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas, sinaliza uma disputa pela permanência do sindicato, que quer sobreviver de acordo com as especificidades de sua realidade, transformada com a privatização. Assim revela o diretor presidente Waldemar Raffa, 60 anos, antigo chefe de trem:

“Então, o meu conceito é o seguinte, reunificar, unir, fazer da categoria ferroviária uma só: uma só categoria liderada por um sindicato só. Porque aí, ocê tem mais força, ocê tem mais força e é muito mais fácil para mobilizar a categoria” (...) “Esses três sindicatos fazendo o jogo da empresa, então é isso que os trabalhadores tem que se libertá, e nós estamos ajudando eles se libertá. Uma grande, mais de 150 trabalhadores, que eram representados pelo sindicato da Mogyana, fizeram um movimento e estão exigindo serem representados pelo nosso sindicato. Isso me

trouxe um saldo positivo, significa que a nossa linha de atuação está bem entendida pelos trabalhadores e acreditamos que está correta, porque eles na base estão entendendo também a nossa posição.”<sup>25</sup>

O “oligopólio sindical” apontado por Raffa, é apenas uma dessas contradições do sindicalismo ferroviário. Por decreto, seu sindicato quer persistir no tempo inventando uma base sindical única, o que lhe permitiria sobreviver como único representante da categoria agonizante. O ferroviário amadurecido no tempo e por tradição, apenas existe na memória. Os sindicatos persistem na velha estrutura, tendo como base a diminuída categoria, cujos trabalhadores não sabem até quando continuarão nos seus postos de trabalho, diante de uma conjuntura econômica desfavorável. Mesmo em conjunturas tão difíceis como as atuais, a categoria ferroviária deu mostras da sua unidade, independente do número de trabalhadores.

O sindicalismo ferroviário, exemplificado aqui por meio das lutas dos trabalhadores da S.P.R., Sorocabana e da Paulista na década 1930, das comissões de reivindicações dos militantes comunistas da Paulista e Mogyana no final da década de 1940, da atuação e disposição dos líderes “briguentos” pela encampação da Paulista no final dos anos 1950, constitui uma trajetória que merece ser consultada para uma análise profunda das suas contradições. Mesmo com o aparato repressivo imposto pela classe dominante por meio da legislação sindical e do DEOPS, os ferroviários deram mostras da sua capacidade enquanto classe dos trabalhadores do meio de transporte que desempenhou um papel estratégico até o início dos anos 1960. Suas lutas foram voltadas para mudanças nas condições de trabalho, salariais e até políticas. A demonstração das lutas levadas a cabo pelos ferroviários, afasta a hipótese de não ter existido um espaço público de expressão da palavra da classe operária brasileira. Para que tais palavras sejam ouvidas, principalmente se quisermos ouvir seu significado do passado, a classe tem que ser considerada em sua dimensão histórica, mesmo na sua dimensão mais miúda e protesto, como o do Sr. Pedro Ângelo parado na escuridão no meio da madrugada, ou do torneiro-mecânico da Mogyana que antes de ser demitido por causa de greve, pichou atrás da porta do banheiro e divertiu quem permaneceu na companhia. Apesar do Estado autoritário, não se pode deixar de olhar para a presença operária que exige criticamente seus direitos, até mesmo superando o olhar enviesado do Partido, como demonstrou o Sr. Elias Calixto, de Bauru.

---

<sup>25</sup> - Depoimento de Waldemar Raffa, diretor presidente do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários em Empresas Paulistas, 02/2004.

Em meados do século XIX, as palavras do presidente da província, José Antônio Saraiva, prometiam, com a chegada da ferrovia no Estado a possível *“influencia da facilidade das comunicações sobre os estado moral e político da Província, a criação do espírito de empresa”*<sup>26</sup>. Os trilhos eram responsáveis por viabilizar o transporte rápido da riqueza extraída de solos férteis e significavam o sinal do progresso em terras de cafezais. De fato a influência no estado moral se concretizou, seja no sentido do espírito de empresa, seja no sentido da luta pela liberdade de associação dos trabalhadores e a greve de 1906 demonstrou que a economia liberal também constituiu uma classe politicamente consciente dos seus propósitos enquanto classe. No mínimo, os trabalhadores que organizaram aquela greve reivindicaram uma das maiores necessidades do sindicalismo ferroviário: liberdade de reunião e de protesto. Por meio da consulta de diversas fontes de memória é possível compreender os motivos pelos quais os protestos no meio ferroviário foram impedidos de se realizarem, mas, apesar de toda opressão para silenciá-los, quem ousou protestar conseguiu lançar seu manifesto. De diferentes modos, esses protestos ecoaram em qualquer estaçãozinha no meio de um ramalzinho sem importância do interior do Brasil, e a manifestação desse protesto se uniu ao grito de milhares de uma oficina no centro de uma cidade grande. Os significados desses protestos tiveram grande importância no passado e no presente significam fragmentos da história da ferrovia no Brasil.

A locomotiva a vapor chegou a Campinas e ganhou diversos significados por meio das palavras de Falcão Filho, primeiro presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro:

(...) “Ahi vos trazemos a chave desta estrada, que conduz a scintillantes horisontes, prenes de esplendor e grandeza: - ahi voz trouxemos essa prodigiosa molle do progresso, que atira aos ventos sua cabelleira de fumo empregando os ares de um filtro mysterioso, que, ao respirar-se, retempera a alma, alarga os grandes commettimentos: ahi vos trouxemos a locomotiva, esse chefe d’obra da mecânica moderna, que alguém já comparou à um phantastico e altivo animal, que lança no espaço o halito abrasado de seus pulmões de bronze, aquecendo o ambiente com o calor, que quer dizer a vida, destruindo o frio da endolencia, que quer dizer a vegetação e a morte; que nas suas entranhas de fogo traz um feto, que tem muitos nomes,

---

<sup>26</sup>- PINTO, Ob. Cit.: 32.

que se chama – a prosperidade – a riqueza – o engrandecimento – a civilização – a maravilha – o prodígio!!” (...) <sup>27</sup>

Hoje, a locomotiva carrega pobres significados. O valor que a ferrovia tem na atualidade se restringe à avaliação de um grupo contrário a trens de passageiros, pois essa modalidade, dizem, pertence ao passado e não dá lucro. O pensamento liberal do presente vê na malha ferroviária apenas um corredor de exportação dos produtos com baixos valores agregados, provenientes do Mato Grosso do Sul e do sudoeste mineiro, ou seja, das propriedades dos donos dessas ferrovias<sup>28</sup>. Os promotores da privatização venderam os trilhos para atender ao fim econômico de livrar o Estado de uma empresa deficitária. Quem comprou, espera o lucro. Por isso não existiu urgência na recuperação da malha ferroviária paulista<sup>29</sup>. Esperaram até o Estado decidir reinvestir no patrimônio privatizado. Em maio de 2005, o presidente da república veio até o pátio ferroviário de Campinas anunciar um investimento de R\$ 1,3 bilhões destinado à reestruturação da Brasil Ferrovias e isso determinou a reestatização da empresa. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) elevará a participação de 34% para 49% no capital do holding. Mas, esse investimento não garante a retomada do transporte de passageiros. Contudo, é possível que nos trilhos que serão usados para viabilizar a viagem de grãos e matéria prima, destinados à exportação, seja necessário um grande contingente de trabalhadores para satisfazer a necessidade do capital, pelo menos até este não sentir mais a necessidade da ferrovia.

Apesar desse novo movimento ferroviário no presente, a locomotiva não inspira tantas metáforas. Uma característica dessa nova realidade da ferrovia paulista diz respeito à ausência da sua utilidade social, como no passado. De acordo com Marx (1988, III: 40), o que *“a indústria de transportes vende é a própria locomoção. O efeito útil acarretado é indissolúvelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao*

---

<sup>27</sup>- Discurso proferido em 11 de agosto de 1872, data da viagem inaugural do trecho entre Campinas e Jundiá. Correio Paulistano, São Paulo, 15/08/1872.

<sup>28</sup>- Transportam para exportação: açúcar, bauxita, areia, calcário, carvão/ coque, cimento, enxofre, farelo de soja, fosfato, gusa/ sucata, minério de ferro, produtos siderúrgicos, sal, silicato e outros. Importados: container, tubos, e adubo.

<sup>29</sup>- Esperaram tanto, que os espaços dos leitos das linhas quase abandonados pela falta de uso, tornaram-se muito útil para quem não tem nenhum espaço de chão para viver. Ao longo da malha paulista, próximo às periferias das cidades, o leito da linha foi invadido por milhares de famílias que levantaram as suas moradias de compensado e britalite. Para o atual secretário do Ministério de Transportes, Keiji Kanashiro, o investimento governamental é necessário, entre outras coisas, porque existe um interesse de integrar a América Latina por diversos meios de transporte e cabe ao Brasil iniciar essa empreitada. Porém, existem diversos obstáculos a superar. Pela Ferronorte, *“do Alto do Araguaia até Aparecida do Taboado o trem desenvolve 80 km/h, aí chega em Araraquara reduz para 40 km/h. Aí chega em São Paulo e cai a 20 e chega em Santos caindo para 10. Por que? Há passagens de nível que o trem tem que passar. Dentro das cidades é muito comum ver a faixa de domínio da ferrovia ser invadida por favelas. O trem tem que reduzir a velocidade, porque nessas áreas tem crianças brincando no trilho, tem gente atravessando... Na verdade é um problema de habitação. A idéia é resolver esses gargalos”*. Correio Popular, Campinas, 26/10/2003.

*processo de produção da indústria de transportes. Pessoas e mercadorias viajam com o meio de transporte, e sua viagem, seu processo espacial é, precisamente, o processo de produção efetivado por ele. O efeito útil só é consumível durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil distinta desse processo, que só funcione como artigo de comércio depois de sua produção, que circule como mercadoria”.* O único sentido social correspondente ao transporte atual, portanto, é aquele relacionado a divisão social do trabalho, que viabiliza o escoamento das mercadorias que serão trocadas. A ferrovia não expressa mais a relação da produção social, do valor da sua utilidade ao público que faz uso dos seus equipamentos e o do trabalho do maquinista, chefe de trem, chefe de estação, pessoal da via permanente, etc.

O valor social desse meio de transporte parece ter sido possível somente no contexto em que as famílias ricas usavam o trem, muito embora os padrões dos carros de passageiros fossem divididos por classes sociais. O tempo do trem de passageiros de longo percurso, por enquanto, pertence apenas à memória de quem viajou, ou trabalhou nos carros de 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> ou 3<sup>a</sup> classes. A reprivatização das ferrovias paulistas demarca o fim do valor social do trem e a extinção de muitas profissões, inclusive a do chefe de trem, o mesmo que circulava entre as diversas classes de vagões para vistoriar as passagens das pessoas de diferentes classes sociais.

São os significados do passado recheado de memórias do tempo do trem, marcado pelo seu valor social, que abordo na segunda parte. É por meio da experiência dos antigos trabalhadores, que pretendo recuperar outras características da memória ferroviária. Os significados presentes nos relatos dos trabalhadores revelam e tornam claras as técnicas do passado que estão sendo descartadas no presente, as rotinas dentro e fora do trabalho daqueles que permitiam a locomoção das pessoas, as mudanças ocorridas no mundo ferroviário ao longo do tempo e a atuação política, ou não dos ferroviários entrevistados.



## **SEGUNDA PARTE:**

### **A memória do tempo do trabalho dos antigos ferroviários da Vila Industrial**

O objetivo nesta parte é resgatar as experiências do trabalho no transporte ferroviário e os “costumes comuns” dos ex-ferroviários residentes, em sua maioria, na Vila Industrial de Campinas, a partir das representações sociais suscitadas nas entrevistas<sup>1</sup>.

De acordo com Thompson (1998: 14), os “costumes em comum” dizem respeito “ao costume não como posterior a algo, mas como *sui generis*: ambiência (meio físico ou moral), mentalité, um vocabulário completo de discurso, de legitimação e de expectativa”, assim como a função racional nas rotinas de trabalho diário e semanal. A experiência diz respeito a fazer algo circunscrito dentro dos costumes e determinações de uma sociedade específica, de acordo com uma expectativa e por meio da transmissão das gerações mais antigas.

No caso dos ferroviários, “as gerações sucessivas já não se colocam em posição de aprendizes umas das outras” (Id, Ibid: 23). A crise do sistema ferroviário interrompeu a transmissão dos costumes e impediu as novas gerações de reconhecerem os significados dos ensinamentos transmitidos pelos trabalhadores em ferrovias, cujas funções foram extintas.

A partir desses elementos, foram formuladas três hipóteses iniciais relacionadas à memória ferroviária:

- I- A memória dos ferroviários torna possível compreender como a presença da estrada de ferro nas cidades influenciou na definição da profissão dos entrevistados, mas a partir de uma realidade preconcebida, uma definição firmada por meio do costume.
- II- Por meio das representações sociais dos ferroviários é possível compreender outras dimensões da categoria ferroviária. O olhar em retrospecto revela os combates e enfrentamentos no interior das relações de produção ferroviária, no que diz respeito à autodisciplina mediada pelo caráter de “justiça moral”.
- III- Diante da decadência do sistema ferroviário no presente, a memória do antigo trabalhador transmite a experiência do passado, possibilita compreender as transformações do sistema ferroviário e reforça uma identidade ferroviária.

---

<sup>1</sup>- Desde 1999, entrevistei trinta e três ferroviários da Mogiana e da Paulista. Os roteiros usados em 1999 e a partir de 2002 são diferentes, embora parecidos em conteúdo, pois suscitaram questões e assuntos muito próximos, fundamentais para a pesquisa. As datas das entrevistas serão discriminadas conforme forem descritos os trechos dos depoimentos. Os ferroviários que não tiverem citados as datas e apresentações já foram apresentados nos capítulos anteriores.

As hipóteses são articuladas a partir das recordações dos indivíduos e da análise dos temas referentes às suas experiências do tempo do trabalho na ferrovia, como a experiência de ingresso no trabalho ferroviário e a disciplina na Paulista. No último capítulo apresento as transformações no universo do trabalho ferroviário, em que analiso os temas da identidade ferroviária dos indivíduos e da decadência da ferrovia do interior paulista.

Como foi apresentado na introdução desta dissertação, foram selecionados antigos funcionários do sexo masculino, que trabalharam nas antigas estradas de ferro Paulista e Mogyana, em quaisquer funções ligadas à lida com ferramentas ou não, independente da faixa etária. Na primeira parte, foram resgatadas experiências de lutas por melhores salários, condições de vida e de trabalho, em que aparecem os atores e suas diferentes formas de protestos. Procurou-se abarcar um conjunto de manifestações e a expressão dos significados das lutas em diferentes contextos, além de resgatar a memória que mereceu pouca atenção da literatura acadêmica. Agora, o objetivo é resgatar as experiências de trabalho, de vida no bairro e diante da crise do sistema ferroviário paulista.

Para facilitar a compreensão das questões relacionadas ao trabalho ferroviário, foi considerada útil a reprodução de uma tabela, abaixo, com as seções e as diferentes ocupações em cada uma delas. Ainda é possível visualizar a hierarquia na Paulista por meio do Anexo 5.

As estradas de ferro brasileiras reproduziram a divisão do trabalho por departamentos e setores das estradas de ferro européias e estadunidenses. Tanto a Mogyana como a Paulista adotaram as mesmas divisões e subdivisões: inspetoria geral; contadoria; almoxarifado; tráfego; linha; e locomoção, sendo esta subdividida em escritório, oficinas e tração. Cada divisão concentrava sua hierarquia de trabalho.

<b>Inspetoria Geral</b>	<b>Contadoria</b>	<b>Almoxarifado</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inspetor geral</li> <li>- Secretário</li> <li>- Contínuo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contador</li> <li>- Ajudante de contador</li> <li>- Pagador</li> <li>- Caixa</li> <li>- Ajudante de caixa</li> <li>- Auxiliar</li> <li>- Chefes de secção</li> <li>- Escriturários e praticantes</li> <li>- Encarregados da escrita de carros, vagões e encerados</li> <li>- Apontadores de carros vagões e encerados</li> <li>- Impressores de bilhetes</li> <li>- Contínuos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Almoxarife</li> <li>- Encarregado de depósito</li> <li>- Escriturários e praticantes</li> <li>- Conferentes e armazenistas</li> <li>- Feitores e trabalhadores</li> </ul>
<b>Tráfego</b>	<b>Linha</b>	<b>Locomoção</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chefe</li> <li>- Ajudantes</li> <li>- Auxiliares, escriturários, ajudantes e praticantes</li> <li>- Conservação da linha telegráfica e aparelhos</li> <li>- Chefes de estações e ajudantes</li> <li>- Telegrafistas e praticantes</li> <li>- Bilheteiros, conferentes, escriturários, ajudantes, praticantes e porteiros</li> <li>- Manobreadores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores</li> <li>- Guardas porteiras</li> <li>- Guardas ajudantes e praticantes de trem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Engenheiro chefe de linha</li> <li>- Engenheiro ajudante do chefe de linha</li> <li>- Engenheiros residentes e ajudantes</li> <li>- Desenhistas</li> <li>- Escriturário</li> <li>- Mestre de linha geral</li> <li>- Mestres de linha das seções</li> <li>- Feitores</li> <li>- Trabalhadores</li> <li>- Mestre dos pedreiros</li> <li>- Pedreiros e serventes</li> <li>- Carpinteiros e pintores</li> <li>- Ferreiros e malhadores</li> <li>- Maquinista do britador</li> </ul>	<b>Escritório</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chefe de locomoção</li> <li>- Ajudante de locomoção</li> <li>- Engenheiros praticantes</li> <li>- Chefe de escritório</li> <li>- Inspetor da tração</li> <li>- Desenhista</li> <li>- Escriturário</li> <li>- Amanuense</li> <li>- Contínuo</li> </ul>
		<b>Oficinas</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mestre geral</li> <li>- Contra- mestre</li> <li>- Mestres de oficinas</li> <li>- Ajustadores</li> <li>- Torneiros</li> <li>- Caldeireiros e funileiros</li> <li>- Ferreiros</li> <li>- Fundidores</li> <li>- Carpinteiros</li> <li>- Trabalhadores</li> <li>- Pintores</li> <li>- Malhadores</li> <li>- Limadores</li> <li>- Serradores</li> <li>- Operários diversos</li> <li>- Aprendiz</li> </ul>
		<b>Tração</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chefe dos maquinistas</li> <li>- Escriturário</li> <li>- Chefe de depósito</li> <li>- Maquinistas</li> <li>- Foguistas</li> <li>- Limpadores</li> </ul>

Extraído de Camargo Leme, Ob. Cit. Fontes originais: Relatório da Companhia Paulista – 1905 e 1906 e PÍCANÇO, Francisco. Diccionario de estradas de ferro e sciências e artes accessórias. Rio de Janeiro, Imprensa a vapor, H. Lomberts & Comp., 1891.

## **Capítulo 5**

### **Experiências de Ingresso:**

**“Sempre gostei de serviço de locomotiva, mas a gente não sabe o que é.”**



“Esse é eu em Mato Seco, quando meu pai era chefe de estação, tava com dois anos aí no banco da plataforma” (1928).



“Aqui é eu com minha mãe, meus irmãos e primos tirado em Tanquinho em 1944.”



“Esse aqui é meu pai na estação de Tanquinho com minha filha que já está com 52 anos” (1950).



“Essa foto aqui é antiga, lá em Morro do Ferro onde eu fui chefe. Eu com essa aí no colo, que chegô agora e essa aqui mora em Miami, esse aqui era um trabalhador” (...) “Traçava as normas de trabalho, fazia escala de pessoal.” (...) “Morro do Ferro: ramal de Passos, Estado de Minas, entre São Sebastião do Paraíso e Itaiú. 1953, eu era moço, tava com 26 ano aí, rapaz”.

Estas fotografias compõem o álbum de família do Sr. José Geraldo Mattoso, 76 anos<sup>1</sup>, natural de Mogi Guaçu. Seus pai e avô foram ferroviários da Mogyana e sempre residiram nas dependências das estações, ou vilas ferroviárias, próximas ou dentro de onde trabalhavam, no complexo ferroviário da cidade ou ao lado do leito da linha. Estas fotos revelam que o Sr. José Geraldo Mattoso praticamente nasceu nos caminhos de ferro da companhia, que ocupou toda sua juventude. O mesmo aconteceu com o seu pai, que aparece na terceira foto.

Na primeira fotografia registrada em 1928, o Sr. José Geraldo Mattoso está em um banco da plataforma da estação de Mato Seco, situada no município de Mogi-Guaçu. A roupa que vestia quando a imagem foi registrada, parece indicar que a criança foi vestida exclusivamente para essa ocasião. O lugar não era um ambiente diferente e distante do cotidiano da família da criança e o banco da estaçãozinha parece um lugar corriqueiro para o registro fotográfico. Contudo, a distância focal e o enquadramento revelam que a criança é o tema do fotógrafo.

A fotografia em que já aparece com a idade de 18 anos ao lado da mãe, tia, primas e irmão foi registrada na área lateral da estação de Tanquinho. O jardim e o nome da estação ao fundo parecem ser do interesse do fotógrafo. A família é o tema da imagem, mas aqui parece existir a idéia do espaço demarcado, de se estar em uma determinada estação, de pertencer a um lugar específico: esta família está aqui, porque pertence a este lugar. Com essa idade o Sr. José Geraldo Mattoso já trabalhava como telegrafista na estação central de Campinas, portanto, já não pertencia mais àquela localidade e é justamente por esse motivo que a idéia do espaço demarcado é utilizada.

Na terceira fotografia, o Sr. José Costa Mattoso aparece com a neta na gare da mesma estação de Tanquinho. Mais uma vez, o espaço parece envolver o homem e a criança, existindo a preocupação de situar o homem na construção, diante dos equipamentos e da paisagem distante. Já era um período de grandes transformações materiais e o aprofundamento da crise das estradas de ferro não aparece na imagem.

Na última foto, o Sr. José Geraldo Mattoso aparece com as duas filhas e um trabalhador na estação de Morro do Ferro, na região de Passos-MG, onde foi chefe. Essa fotografia incluiu um personagem novo na família, sinalizando que o trabalho está presente mais do que nunca na vida privada. Diferente das outras fotos expostas, nessa o Sr. José Geraldo Mattoso lembra da idade, talvez, porque o trabalho ali fosse mais intenso e seu corpo ainda resistisse a todo tipo de serviço que um chefe de estação

---

<sup>1</sup> - Entrevista realizada em maio de 2003.

deveria desempenhar. Nessa foto, o lugar já não é o mesmo, pois o espaço já não é mais na linha tronco da Mogyana. As constantes mudanças de lugares no decorrer do tempo na estrada de ferro faziam parte da condição da escalada na hierarquia de uma determinada carreira e o trabalhador da ferrovia deveria conformar-se com as constantes viagens ao longo dos caminhos de ferro, mesmo porque a referência do ferroviário não era o seu lar, mas sua estrada de ferro, a companhia de trens em que trabalhava.

Sobretudo, essas quatro fotografias registram o envolvimento da família pelo ambiente de trabalho, ao longo do tempo. Apesar de apresentarem diferentes composições, a proximidade ou não dos fotografados sinalizam a presença constante da ferrovia nas relações sociais dos indivíduos. Essa presença implica a definição de uma realidade unívoca para as gerações mais novas. O álbum de família incorpora o indivíduo no universo ferroviário, assim como o universo ferroviário incorpora o indivíduo pela sua necessidade quase incessante de reproduzir mão de obra, não fosse a crise do sistema ferroviário.

A fotografia em que o Sr. José Geraldo Mattoso aparece com as duas filhas e com o trabalhador, não seria possível em 1928, justamente pelas relações assimétricas entre os empregados da estrada de ferro. Certamente, o Sr. José Costa nutria grandes amizades com o pessoal da estação de Mato Seco, onde era chefe e fotografou seu filho quando ele ainda tinha dois anos. Todavia, a família ainda limitava-se ao mundo privado, resguardada pelos limites existentes entre tempo de lazer e tempo de trabalho. A partir dos anos 1930, as estradas ferro se apropriam da tese do “bom trabalhador” e intensificam a relação do trabalhador com a empresa, visando cuidar de toda existência do sujeito, a fim de afastá-lo das festas e das greves.

□

A imagem apresentada inicialmente é um registro aéreo da Vila Industrial feito na década de 1950, pelo fotógrafo Gilberto De Biase. A imagem é um convite ao olhar para a história dessa localidade, mas é um olhar a princípio distanciado, assim como foi a análise na primeira parte desta dissertação. Mas, se nos deixarmos envolver pela imagem da foto, veremos que ela abrange a vila operária avizinhada ao complexo ferroviário de Campinas. É um olhar que demarca de forma exata os antigos espaços do trabalho e do descanso. Hoje, o pátio já não tem tantos trilhos e trens, a vila já não é mais dos ferroviários que preenchiam esses espaços quase indivisos, que já não reproduzem mais força de trabalho como no passado.

□

Neste capítulo abordo a memória do ingresso no trabalho ferroviário. As questões e análises partem das representações sociais presentes nos relatos e o objetivo é estudar a hipótese de que a presença da estrada de ferro nas cidades influenciou na definição da profissão dos entrevistados, mas a partir de uma realidade preconcebida, uma definição firmada por meio do costume.

“Na minha época, o melhor emprego era na estrada de ferro. Então a gente, como a gente não tem um grande estudo, estudo só de grupo escolar, então a gente procuro começá na estrada de ferro”.

Assim o Sr. Mário Barreira, 86 anos<sup>1</sup>, natural de Campinas, apresentou os motivos que o fizeram ingressar na carreira de maquinista aos 18 anos. Aos 12 começou a ajudar na economia doméstica, trabalhando como balconista na principal casa de comércio da cidade, a Casa Maia, que ficava na Rua Regente Feijó. Em 1932, o seu pai, que trabalhava como condutor de bondes na Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força<sup>2</sup>, levou cartas pedindo emprego para o filho nessa empresa, na Mogyana e na Paulista. A Companhia Paulista foi a primeira empresa a chamá-lo para fazer um exame baseado na reprodução de um ditado, na leitura do mesmo texto e na execução das quatro operações matemáticas: *“um exame que até achei fácil”*. Depois de passar na prova do *“coeficiente físico”*<sup>3</sup> aplicada pelo Departamento de Engenharia Mecânica da empresa, o Sr. Mário Barreira ingressou na primeira etapa da carreira de maquinista, no cargo de limpador de locomotivas, no depósito de Piracicaba, tendo que se mudar da casa dos pais na Vila Industrial e começar a *“fazer a vida”* em outra cidade.

Apesar da estrada de ferro parecer o melhor emprego na época, a fala do Sr. Mário Barreira deixa transparecer que o trabalho nela não era a sua primeira opção, pois outras alternativas exigiriam muitos estudos. Por implicar dificuldades é que o serviço na estrada de ferro tinha pouco valor, a princípio. O Sr. José Ruas Filho, 89<sup>4</sup>, natural de Campinas e maquinista da Mogyana, complementou o Sr. Barreira assim:

“E esse serviço que nós trabalhamos é serviço pesado mesmo, não é qualque um que agüentava não. Por lenha na boca da fornalha, não é brincadeira”.

---

<sup>1</sup> Entrevista realizada em setembro de 1999, juntamente com o Sr. José Ruas Filho. Em maio de 2004 foi realizada outra entrevista com o Sr. Mário Barreira. Estas são as idades dos entrevistados em 1999.

<sup>2</sup> Em outubro de 1878, foi fundada a **“Companhia Campineira Carris de Ferro”**, que operou o sistema de transporte coletivo por meio de bondes de tração animal. No início de 1910, foi aberta a concorrência pública para apontar a empresa que operaria o bonde elétrico e a vencedora foi a **“Cia. Campineira de Iluminação e Gás”**, que mudou sua denominação para **“Companhia Campineira de Tracção Luz e Força”**, em 29 de junho de 1910.

<sup>3</sup> O coeficiente físico era determinado pela altura; perímetro torácico normal; perímetro torácico dilatado; e peso. Essa medição compunha a bateria de testes para o ingresso no trabalho ferroviário, acompanhada da anamnese. Este tema será abordado no próximo capítulo.

<sup>4</sup> Entrevista realizada em setembro de 1999.

Em oposição à desvalorização inicial do Sr. Barreira, o Sr. Ruas explicita nessa fala um aspecto comum à fala do Sr. André Mascarin<sup>5</sup>, apresentada no primeiro capítulo desta dissertação: a narrativa do ingresso no trabalho com ênfase na dificuldade, na dureza, na seriedade e “exclusividade” por exercê-lo. *“Trabalhar como foguista é o pior serviço que existe no mundo!”*; *“Por lenha na fornalha não é brincadeira”*; *“Não é qualquer um que agüentava”*. Essa ênfase parece expressar a dificuldade da prática com vistas a valorizá-la. Não basta ter estudo, além do mais, é difícil alcançar essa função. Para chegar à maquinista, o trabalhador tinha que superar etapas na carreira que exigiam grandes esforços físicos. Os Srs. Ruas e Barreira ingressaram como limpadores em depósitos de locomotivas, depois passaram a foguistas de terceira classe, que diz respeito a manobras das locomotivas preparadas para partirem em viagem. Posteriormente, passaram para a função de foguistas de trens de segunda, ou cargueiros. A última etapa da função de foguista era nos trens de primeira, ou de passageiros. Só então passavam a função de maquinista e para isso tinham que voltar aos trens de manobras, depois de carga e, enfim, trens de passageiros. Em máquinas elétricas, ou diesel elétricas o indivíduo ingressava como limpador e depois assumia o cargo de ajudante de maquinista, porém todos os ferroviários maquinistas entrevistados ingressaram na ferrovia quando as locomotivas a vapor ainda eram usadas. A longa trajetória impunha ao trabalhador de máquina uma rotina de sujeições e a rotina de foguista era a mais penosa.

A noção de dureza implica a valorização do maquinista, em contrapartida às outras funções que exigiam “pouco” esforço físico. A idéia da superação das dificuldades do

---

<sup>5</sup>- O Sr. André Mascarin, 82 anos, natural de Santa Gertrudes, e os motivos que o levaram a trabalhar na ferrovia foram apresentados no primeiro capítulo. O seu relato de ingresso é este: *“uma que o salário naquele tempo era bem melhor. Não tinha dívida. Quem trabalhasse em ferrovia aquele tempo, tinha crédito em qualquer lugar de tão bom que era o salário. Era um salário que podia contar com ele. E outra, eu tinha muita inclinação também pro negócio, prá seguir a carreira de maquinista. Já desde criança. Já que a minha mãe sempre falava: você vai lá, porque você é doente por esses negócio de trem, essas coisa - risos. Tem que ter né! Se não você não agüenta, porque oia, trabalha de foguista, viu, é serviço pior que existe no mundo!”*. Entrevista realizada em 1999.

O relato do ingresso na ferrovia com ênfase na dificuldade também é feito por um antigo ferreiro da Mogyana, Autilde Mantovane, 71 anos, natural de Mogi Mirim:

*(...) “Foi por intermédio de um colega, ele me convidou para entrar lá dentro. Compreendeu? Colega que convidô: - ‘tem vaga lá você não quer ir prá lá’. Então, resolvi ir. Quando eu trabalhava na Columbia, então eu trabalhei sete meses lá, puxaram eu para, trouxeram eu ali, entrei na ferrovia ali e ali eu fiquei 27 anos. Trabalhei meio ali insalubre.”*

*“Ah, então teve outra coisa também. Ali dentro da ferrovia, ali também, durante o tempo que eu tive ali me jogaram naquele negócio de fermentação. Você conhece fermentação? A fermentação que acabou comigo. Nossa Senhora. Fermentação, tinha dia que eu estava perto de 700, 800°, numa distância de 40, 50cm ali, lutando com as peças. Isso ai acabou com minha saúde. Não foi fácil não, ali não foi fácil não. E assim mesmo, graças a Deus, ainda até que eu não sei mal. Sai com saúde, tenho até o que possa agradecer. A única coisa que perdeu foi meu ouvido. Você não fica quieto, então tudo essas coisas você precisa encarar que até tem muita gente que sai pior do que a gente.”*

Aqui a crítica as condições de trabalho insalubres são incisivas e mais um universo de luta é retratado pelo trabalhador: lutar com as peças. Assim como o Sr. André Mascarin, a saúde debilitada é uma questão colocada em primeiro plano. Entrevista realizada em 1999.

trabalho dentro da máquina remete noção de exclusividade do seu exercício: não é qualquer um que agüenta, não é qualquer corpo que suporta o calor. Neste caso, é só o corpo do homem que é colocado à prova. Mas, a virilidade era um requisito básico em cada uma das carreiras pertencentes aos espaços dos pátios das estações, das oficinas, das plataformas e dos trens. A justificava mais comum para esse exclusivismo masculino, diz respeito à ordem no avanço das carreiras que exigiam aos trabalhadores manuais a disponibilidade para qualquer tipo de serviço. Por exemplo: um maquinista tinha que superar de forma imediata o descarrilamento de um vagão ou locomotiva.

As portas do mundo do trabalho ferroviário se abriram à entrada de mulheres somente depois de, aproximadamente, 50 anos da construção da primeira estrada de ferro no Brasil<sup>6</sup>. Mas, a sua entrada foi restringida pela dominação masculina que lhe destinou apenas cargos secundários de escritórios. A segregação sexual no trabalho ferroviário brasileiro é uma herança da organização praticada nas estradas de ferro européias. Na verdade, a ausência da mulher nos setores de trabalho considerados produtivos é um sinal das relações sociais baseadas em valores patriarcais, que sustentam a idéia de que a atividade feminina limita-se ao universo privado. A virilidade reinante nas estradas de ferro acentuava o senso do *eu feminino*, segundo Bourdieu (1998: 54), “*que anui para a submissão prolongada às regularidades e regras da economia dos bens simbólicos, constituindo-se no princípio do sistema de estratégias de reprodução pelos quais os homens, detentores do monopólio dos instrumentos de reprodução do capital simbólico, visam assegurar a conservação ou o aumento desse capital*”<sup>7</sup>.

A lógica do ingresso na carreira de gare, trem ou pátio exigia inclusive certa “ética” militar. O Sr. Ruas conta assim a sua experiência de ingresso na carreira de maquinista da Mogyana:

(...) “Então, eu fui lá pra entrá na Mogyana. E aquele engenheiro que gostava muito do meu pai, táva lá perto. Mas o outro que mandava, que era chefe da locomoção. Porque naquele tempo era caderneta de reservista, eu tenho ela até hoje, acho que foi o último ano. O Mário é um papel, né Mário? O meu é uma caderneta. Tenho desde o primeiro dia até o último dia, tudo lá. Então ele começou a desfolhá a minha carterá. Carterá tinha três elogio, eu tinha né. Eu e

---

<sup>6</sup>- Lídia Possas apresenta no seu livro “Mulheres, trens e trilhos”, uma interessante análise histórica do trabalho feminino na Noroeste do Brasil, na cidade de Bauru. Para a autora, nos relatórios de 1918 estão registrados oficialmente os dados das que seriam as primeiras mulheres ferroviárias da NOB (2001).

<sup>7</sup>- Atualmente, a mulher tem ocupado postos de destaques no mundo ferroviário, inclusive na carreira de máquina e controle de tráfego, possível com a modernização do sistema.

todo mundo teve né, por causa da disciplina e tal, dizendo eu sempre fui bom, um bom soldado exemplar, não sei o que. De repente, vem as alteração, eu peguei uma cadeia por abandono de serviço” (risos). “Aí ele falou: ‘você não serve pra trabalhá na Mogyana! Abandono de serviço como soldado aí prá fora, vai pegá uma responsabilidade dessa?’ Aí o dotô Andrade falo: ‘não Wirson! Ele vai puxá o pai, o pai é empregado exemplar e ele vai puxá o pai, tenho certeza. Porque também estive no exército e o soldado que não pega cadeia não é soldado, a maioria faz questão de ser preso. Eu pequei três dias fazendo serviço” (...) “Mas ele não queria dar de jeito nenhum: ‘ele abandonó o serviço e eu vou dar serviço prá ele.’ E anotado na caderneta. Aí eu fiquei, entrei na Mogyana, mas fui prá Casa Branca. Fiquei 18 meses lá. Depois de 18, porque deu serviço prá mim e deu um serviço prá um outro que era filho de maquinista também, que é o Daniel Henrique, né. O pai dele era maquinista, mas um nego relaxado, bebia que nem um filho da puta. Estava sempre bêbado”(…)

Diferentemente do Sr. Barreira, o Sr. Ruas não fez nenhum exame para iniciar a carreira de máquina, o exército já havia testado a sua disciplina. Para o chefe de locomoção, o Sr. Ruas foi reprovado. Mas, o “prestígio” do pai e a insistência do engenheiro foram determinantes.

“Porque meu pai, não é por sê meu pai, foi um bom empregado aí da Mogyana. Ele trabalho, ele foi na revolução (1932) com o trem blindado. Ele ficó um mês e meio sem nois sabé onde ele táva. Pra tudo lugar que mandava ele, ele ía”.

O exemplo do pai, bom funcionário e disciplinado, viabilizou o ingresso do Sr. Ruas no mundo ferroviário. Na sua fala, a disciplina não é o único requisito para exercer a responsabilidade do serviço no trem. Para ser um bom maquinista é necessária a virtude do soldado, a força e a honra. A passagem pelas etapas da carreira de máquina funcionava como um meio de adestramento pelo qual se constituía a personalidade individual e se alcançava a responsabilidade, requisito para o comando do trem. O caráter regulamentador da carreira resulta em exigências constantes sobre o comportamento dos trabalhadores ingressantes. Para esses, não foi fácil adaptar-se às obrigações da carreira de máquina, porém fazia parte do jogo representar os papéis dos funcionários da locomotiva a vapor, inclusive lidar com a alta temperatura da fornalha.

Um outro aspecto presente na fala do Sr. Ruas diz respeito à moral do “bom trabalhador”: disciplina, aplicação, discrição e união. A idéia de “bom trabalhador” pode ser analisada a partir da estratégia político-ideológica de combate à pobreza, centrada justamente na promoção do valor do trabalho, articulada pelo governo

provisório de Vargas nos anos 1930. A implementação da legislação trabalhista, previdenciária, sindical e a instituição da Justiça do Trabalho, estariam ligadas a uma política ideológica de revalorização do trabalho como dimensão essencial da valorização do homem. O trabalho foi processado ideologicamente como atividade dignificante da vida, *“o trabalho passaria a ser um direito e dever do homem; uma tarefa moral e ao mesmo tempo um ato de realização; uma obrigação para com a sociedade e o Estado, mas também para o próprio indivíduo encarado como cidadão”* (GOMES, 1982: 151-152). Conduzir a população ao trabalho seria o meio de superação dos graves problemas sócio-econômicos nacionais. Promover o homem brasileiro, defender o progresso e a paz do país eram objetivos que se unificavam em uma mesma meta: transformar o homem em cidadão/trabalhador, responsável por sua riqueza individual e também pela riqueza do conjunto da nação. A “idéia do bom” trabalhador foi apropriada pelas estradas de ferro paulistas e usada como mais um mecanismo de adestramento dos ingressantes no trabalho ferroviário.

O Sr. Ruas seguiu a mesma carreira do pai, maquinista das locomotivas da Companhia Mogyana. Para isso, o fato de viver na Vila Industrial, ou seja, a proximidade da moradia com o local de trabalho ajudou na sua escolha. Seguir o trabalho do pai parecia tão natural quanto seguir a vida no mesmo bairro. Todavia, no início da carreira o Sr. Ruas foi enviado para Casa Branca, pois foi onde apareceu uma vaga de trabalho.

Todos os ferroviários entrevistados, com exceção do Sr. Ruas, tiveram que realizar testes para ingressar nas carreiras ferroviárias. Geralmente o candidato era convidado por algum parente ou vizinho, juntos escreviam uma carta e entregavam na estação da cidade. Essa carta era enviada para Campinas e posteriormente chegava uma resposta convocando o candidato para fazer um exame em São Carlos ou Campinas. Após ser aprovado na bateria de testes, o futuro ferroviário era designado para iniciar a carreira em qualquer cidade abrangida pela estrada de ferro. O ingresso e as promoções na hierarquia do trabalho implicavam a transferência do trabalhador para outras localidades dos caminhos de ferro.

Para muitos ferroviários a entrada na carreira ferroviária acontecia prematuramente. O Sr. Laerte Rigoletto, 76 anos<sup>8</sup>, antigo telegrafista da Mogyana, relata o seu ingresso na ferrovia da seguinte forma:

---

<sup>8</sup> - Entrevista realizada em maio de 2003.

“Eu perdi o meu pai com quatorze, quinze anos. Ele tinha comprado uma casa aqui, ele era ferroviário, seis meses depois ele faleceu. Minha mãe ficou com cinco filhos e eu era o segundo. E na época eles pagavam o salário mínimo. Ele era escriturário, era jornalista e de vez enquanto escrevia poesia também. Em 43 meu pai morreu. Sorte que não pagava aluguel. Naquela época morava na Joaquim Vilac, a rua era de terra, não era avenida, a água era de poço; e era uma estradinha de terra a Sales de Oliveira, era terra tudo isso aí; fogão a lenha. O quê que eu fui ser? Só tinha o primário, o quê que eu podia ser? Veja, aqui em Campinas, naquela época, tinha 200 a 250 mil habitantes. Emprego aqui em Campinas era só Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Fábrica Cury, ou você ia trabalhar no mercado de entregar carne com aquelas bicicletas que tem aquelas caixas, não sei se você já viu essas bicicletas; ou você ia ser jornaleiro, porque não existia banca de jornal, você precisava pegar jornal na estação, Gazeta, Folha, botava nas costas aquele monte de jornal e saía correndo. Era mais de cinqüenta moleque e quem chegasse na frente ia vendendo os jornais, pegava o dinheiro no fim da tarde. Você ganhava um real para você chegar em casa e ajudar a família. E eu fui então jornaleiro, fui engraxate no mercadão e nem por isso eu me perdi, viu! E fui lutando, fui lutando e consegui entrar na Mogyana como praticante de telégrafo gratuito”.

Para o Sr. Laerte a entrada na companhia Mogyana parece ter sido uma possibilidade para quem tinha poucos estudos e no seu relato fica evidente o processo de “luta” que o envolveu, sendo doloroso, principalmente porque perdeu o pai na adolescência. Neste caso foi obrigado a se submeter a “bicos”, ganhando dinheiro como “jornaleiro” da estação, concorrendo com mais cinqüenta moleques, ou como engraxate no mercado municipal, outra referência ferroviária na cidade<sup>9</sup>. Ingressou na condição de praticante de telégrafo gratuito, de modo que o seu trabalho já era exercido antes mesmo de ser remunerado. A empresa apenas ajudava o futuro empregado com alimentação, mas nesse caso a prática representava uma boa perspectiva, uma vez que o telégrafo é o primeiro passo na carreira de estação.

O Sr. Leonildo de Godóy<sup>10</sup>, 66 anos, natural de Itápolis, havia trabalhado com agricultura e em uma serraria até os 15 anos e iniciou sua carreira na ferrovia como

---

<sup>9</sup> No Mercado Municipal de Campinas funcionou a estação da Companhia Ferroviária Funilense, ligando a cidade à fazenda e depois bairro do Funil (atual cidade de Cosmópolis). A estação do Mercado foi desativada em 1924, quando a Funilense foi incorporada pela ferrovia Sorocabana. O prédio do Mercado Municipal ainda conserva a antiga plataforma ferroviária da Funilense.

<sup>10</sup> Entrevista realizada em maio de 2003.

praticante de telegrafista, chegando a chefe de estação da Companhia Paulista em Campinas. Seu ingresso se deu da seguinte forma:

“Eu tinha um primo que morava em São Paulo e trabalhava na S.J., Santos- Jundiá, e ele era um funcionário categorizado lá. Como ele era sobrinho da minha avó, então ele me ajeitou pra praticar na estação de Itápolis. Naquele tempo se usava ‘praticar gratuitamente’, tinha três mês de prazo para você praticar telégrafo. Isso com autorização da superintendência, São Carlos é de Itápolis. Então você praticava três mês, você ia fazer exame em São Carlos, exame de telégrafo, exame de escrita, de matemática, mental. Se você fosse aprovado você era funcionário. Se você não fosse dava mais uns três mês para você tentar novamente”.

No tempo em que se usava o “praticar gratuitamente”, empresas do porte da Companhia Paulista e Mogyana exigiam para admissão um aprendizado baseado na prática de trabalho. Todos os ferroviários entrevistados aprenderam seu trabalho quando já exerciam a profissão. Para os filhos de ferroviário o ingresso e aprendizado acontecia no interior da família. Dos trabalhadores entrevistados durante a pesquisa, todos ingressaram na estrada de ferro por conhecerem alguém que já trabalhava nela, sendo que 51% eram filhos de ferroviários.

O Sr. José Geraldo Matoso, 76<sup>11</sup>, natural de Mogi-Guaçu, seguiu o pai e o avô na carreira de estação:

“Comecei em Tanquinho. Eu sou a terceira geração de ferroviário, o meu avô, o meu pai. Eu tive uma filha também que chegou a ser ferroviária, mas com o advento da FEPASA ela foi dispensada. Ela tinha menos de um ano de serviço. E o meu pai e meu avô também foram telegrafistas, eles foram subindo na hierarquia ferroviária. O meu pai se aposentou como chefe-de-estação em Tambaú e o meu avô como escriturário em Amparo. Agora, desde a idade de oito, nove anos, eu já sabia telegrafia. Tinha os aprendizes lá na estação onde o meu pai era chefe, iam lá para praticar e eu como um garoto de oito, nove anos, meio xeretinha, ia manipulando e aprendi também. Com nove anos eu já era telegrafista”. Mas afirma, “era a única alternativa que tinha na época. Ferroviário ou outra função qualquer de comércio ou indústria”.

Matoso se aposentou quando estava em São Paulo, os seus pai e avô se aposentaram em Tambaú e Amparo, respectivamente. A sua filha só não continuou a tradição porque, após a unificação das empresas, a FEPASA a dispensou. Para quem

---

<sup>11</sup>- Entrevista realizada em maio de 2003.

cresceu nas casas da companhia ferroviária coladas nas estações, a perspectiva de fazer algo circunscrito dentro do costume dominava o campo de escolhas. Entre indústria e comércio, o Sr. Matoso decidiu permanecer na estrada de ferro. O modelo de composição do espaço de trabalho próximo às casas operárias, está associado à proletarização do modelo fábrica/ vila operária, que cria um vínculo total entre indústria e trabalhadores pela própria moradia e meios de reprodução da força de trabalho. O envolvimento do filho ferroviário pela companhia é uma garantia para a empresa, pois se gasta menos tempo e dinheiro para o treinamento e aperfeiçoamento e, sobretudo, porque o garoto era envolvido desde cedo pelo tipo de sociabilidade existente no trabalho das estações. A ligação entre estrada de ferro e família dos seus trabalhadores é uma tradição do mundo ferroviário. No Estado de São Paulo, desde a instalação da primeira estrada de ferro, a São Paulo Railway, visou-se constituir vilas tipicamente ferroviárias.

Mais custoso às companhias era o tipo de sistema de ensino institucionalizado. Alguns indivíduos aprendiam algumas funções por meio dos Cursos Ferroviários<sup>12</sup>. Em

---

<sup>12</sup>- A primeira escola da Paulista foi formada em 1906 em Jundiaí e funcionava apenas no período noturno, provavelmente, porque nesse período os engenheiros da companhia estavam disponíveis para exercerem a função de professores dos futuros funcionários das oficinas mecânicas da empresa. As escolas ferroviárias começam a ganhar contornos políticos com a criação, em 1923, da Escola Profissional de Mecânica, anexa ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, dirigida pelo engenheiro Roberto Mange e subsidiada pelo Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio em convênio com as principais empresas ferroviárias do Estado (Paulista, Mogyana, Sorocabana e S.P.R.). Segundo a historiadora Coraly Gará Caetano (1986: 238), essa escola “*pode ser caracterizada como a primeira iniciativa coletiva das ferrovias, no sentido de fornecer o ensino padronizado aos seus trabalhadores alocados nas suas oficinas mecânicas*”. O curso constituía um “locus”, um laboratório experimental, onde seriam elaboradas, testadas e organizadas atitudes e práticas pedagógicas, baseadas nos princípios da Organização Racional do Trabalho. Segundo seu diretor “*a tão desejada, mas perigosa e nefasta diminuição das horas de trabalho, que constituído do ponto de vista econômico um círculo vicioso, vem agravando de maneira crescente a estabilidade da vida moderna. Para compensar o desfalque, o tempo de trabalho suas conseqüências é necessário criar os meios por um trabalho acurado, rápido e perfeito em que todo o movimento mental seja eliminado, produzir mais e produzir melhor em lapso de tempo mais curto*” (Fonte original: MANGE, Roberto. *Escolas Profissionais Mecânicas*, Revista Politécnica, São Paulo, Tipografia Rotshsdhild, Nº 77, 1926. Citado por CAETANO, Ob. Cit.: 241). Em 1931 é criado o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), também dirigido por Roberto Mange. O IDORT surge com um outro objetivo subjacente de impor a racionalização do trabalho, de modo a ocupar e controlar todo o tempo do trabalhador. Após entendimentos entre as diretorias das principais estradas de ferro paulistas e o governo do Estado é elaborado o projeto para a criação do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional. Em 1934 é criado o Curso de Ferroviários da Paulista, em Rio Claro, com duração de 4 anos, buscando formar “mestres e artífices” para ocupar postos intermediários na estrutura de mando da empresa. Segundo Tenca (2002: 24-25), “*a autonomia do curso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, criado, mantido e administrado pela empresa, tornou-se paradigma dos confrontos entre industriais – sobretudo paulistas – e o Estado, da era Vargas, durante todo o processo que resultou na criação do SENAI em 1942*”. Mange foi o primeiro diretor do SENAI em São Paulo, cargo que ocupou até a sua morte, em 1955. A partir de 1945 as escolas ferroviárias são reorientadas com o objetivo claro de fazer dos alunos dos cursos profissionalizantes, embaixadores dos métodos de organizações racionais do trabalho nas oficinas. Para Bárbara Weinstein (2000: 193), “*a imagem ideal do SENAI, desenvolvida por Mange e partilhada por seus colaboradores, era a de um órgão de formação orientado para os operários de menor idade que teriam uma instrução teórica alternada com a experiência prática em seu local de trabalho. Mas a constante falta de cooperação dos industriais fazia com que muitas escolas do SENAI precisassem recorrer a aspirantes à indústria – menores desempregados – para completar sua cota. E, não obstante, todos sabiam que esses alunos tinham menos motivação, e portanto uma maior taxa de evasão, que os já empregados na indústria. A verdade é que muitos desses aspirantes à indústria resolviam abandonar o curso logo que encontravam o emprego industrial ao qual aspiravam*”. No caso das escolas ferroviárias não era diferente, haja vista a necessidade imediata dos jovens começarem a trabalhar. Geralmente, quem concluía o curso tinha um pai que aceitava ou podia arcar com a subsistência dos filhos mais jovens. Dos 33 ferroviários entrevistados, apenas 4 concluíram seus aprendizados em cursos ferroviários: um

Campinas havia duas escolas, ambas vinculadas ao Serviço Nacional de Aprendizagem Nacional (SENAI): uma da Mogyana, que funcionava no Colégio Bento Quirino; e outra da Paulista, que funcionava na Vila Industrial. Joaquim Rabelo, 83<sup>13</sup>, natural de Valinhos, estudou num desses cursos:

“Fiz o profissionalizante no Bento Quirino. O nosso setor era dirigido pelo SENAI, todo o currículo era do SENAI e a gente estudava no Bento Quirino. Lá tinha todas as matérias: português, matemática, escola técnica, tinha a organização ferroviária, tinha um professor, o Dr. Montenegro, que era organização ferroviária, contando o que era ferroviário, como que surgiu a ferrovia, a ferrovia no Brasil, no estrangeiro. Eu era dedicado, gostava muito e a gente tinha essa aula. E tinha eletricidade também, Dr. Andrade era nosso professor de eletricidade. Lá foi uns quatro ano de escola profissional” (...)

(...) “Esse curso ferroviário que dava no Bento Quirino a gente freqüentava aula de manhã, todo dia tinha aula de manhã, e a tarde a gente fazia as oficina, todo dia ia nas oficina da Mogyana. Durante os quatro anos ia na escola, nas oficinas. Em todos os setores da Mogyana a gente tava lá. Escalava: cê vai pra tal seção, vai prá tornearia, vai prá caldeiraria. Isso, durante todo tempo a gente fazia esse curso que teve durante os quatro ano, estudando de manhã no Bento Quirino e a tarde fazia a oficina. Depois termino o tempo de escola e a gente fico empregado, era admitido como empregado da Mogyana. Nesse ocasião eu tinha me formado, me formei nos quatro ano no Bento Quirino, aí fui lá como empregado, já entrando, naquela época era salário mínimo, acho que era 180 mil reis, cruzero, não lembro que dinheiro que era. Entrando como efetivado, né!? (...) Já era ferroviário mesmo, de ajustador, setor de mecânica. Lá eu fiquei dois anos, depois eu passei pro telégrafo, né, aí eu aposentei”.

As escolas de ferroviários ocupavam durante todo o dia o indivíduo de no mínimo quatorze anos, e visavam formar para os diversos setores das estradas de ferro técnicos especializados treinados por um corpo docente altamente capacitado, com profunda experiência trazida do meio ferroviário. Na medida em que formavam os futuros trabalhadores, testavam a qualidade dos seus respectivos trabalhos na prática, nas oficinas, já incorporados no processo de trabalho útil (**Anexo 9**). Ao mesmo tempo, inculciam valores de autodisciplina, trabalho concentrado, consciência da necessidade de

---

caldeireiro e um ajustador mecânico da Mogyana; um chefe de trem e um eletricista da Paulista. Sendo que três deles têm ou tiveram pais ferroviários.

<sup>13</sup>- Entrevista realizada em maio de 2003.

bem administrar o orçamento, hábitos racionais de consumo, boa nutrição, melhor higiene e recreação sadia. Procuravam transferir esses valores para fora do ambiente escolar e das dependências da estrada de ferro e assim formar muito mais que um trabalhador, mas também um novo brasileiro. Segundo Bárbara Weinstein (Ob. Cit.: 273), para os idealizadores do SENAI e SESI (Serviço Social da Indústria) “*o operário que vivia num lar bem organizado desenvolvia atividades recreativas sadias e tinha a conveniente ‘formação moral e cívica’, haveria de ser, logicamente, um empregado mais confiável e responsável. Ele ou ela tendiam também a ser cidadãos mais confiáveis e responsáveis, comemorando ocasiões importantes para todos os brasileiros e aceitando valores (disciplinas, mobilidade social, e auto-aperfeiçoamento) que supostamente transcendiam os limites de classe*”. Na realidade esses “*órgãos esforçavam-se por redefinir o conteúdo dessa identidade de forma que essa ‘cultura operária’ se aproximasse, tanto quanto as limitações materiais permitissem, da cultura da classe média*”. Porém, no meio ferroviário essa formação restringiu-se a um quadro de funcionários, na sua maioria, distribuído nos serviços de oficinas. Na carreira de máquina não havia praticamente técnicos formados nos cursos. De uma maneira geral, a partir das falas dos ferroviários entrevistados, a formação profissional se dava na prática e isso parece ter importância, em contrapartida ao aprendizado escolar.

A relação do ingressante com o meio ferroviário ocorreu em todos os casos verificados por ambiência. O Sr. João Gomes Pardal, 75<sup>14</sup>, natural de Rincão, conta como se deu seu ingresso no trabalho ferroviário por meio da relação do costume e vila operária:

“Primeiro por tradição, né. Meus avós eram ferroviário, meu pai era ferroviário. No momento, naquela época, não tinha serviço melhor que o ferroviário. Era o que mais apresentava, era o que o ordenado melhor que fora. Então era ferrovia mesmo, era um dos mais preferido. Mas, eu fui mais por tradição.”

(...) “Era uma vila Paulista onde tinha mais ou menos uns dois mil e quinhentos funcionários. E ali a gente foi criado, onde eu fiz o primário em Rincão e, depois, o segundo, eu fiz em Araraquara. Depois eu dei seqüência aos estudos por meio de estudo pela ferrovia.”

Rincão é uma cidade tipicamente ferroviária, hoje, com a economia voltada exclusivamente para agricultura. A Companhia Paulista, que nela instalou a estação em 1892, impulsionou seu povoamento a partir da instalação de uma vila para abrigar seus

---

<sup>14</sup>- Entrevista realizada em março de 2004.

funcionários que trabalhavam nos serviços da empresa concentrados na cidade – depósitos de locomotivas a diesel e elétricas, oficinas e armazéns – e na via permanente, que atendia as linhas da região. Por ser um entroncamento do ramal de Jaboticabal, que tinha linha métrica, e da linha tronco de bitola de 1,60m até Colômbia, a cidade de Rincão concentrava cerca de 2.000 trabalhadores, residentes nas casas construídas pela empresa. Segundo o atual presidente do sindicato dos ferroviários da Paulista, Waldemar Raffa, 59<sup>15</sup>, natural de São Carlos:

“O que a gente mais admira, apesar dos conflitos entre o capital e o trabalho, mas havia uma certa sintonia, uma certa harmonia entre o trabalhador ferroviário da Paulista com a direção da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, com o avanço das linhas para certas localidades, por exemplo, Rincão é uma cidade muito pequena, que não comportaria, que não teria residência para os ferroviários que lá trabalhariam.” (...) “E o quê que ela fez, ela construiu praticamente mais de quatrocentas casas, construiu a vila ferroviária para que os trabalhadores, quando removido para a cidade de Rincão, já tinham suas respectivas casas.”

Essa relação econômica da companhia com o trabalhador está evidentemente relacionada a uma política de bem estar social da empresa, baseada na economia e trabalho dos seus funcionários. As vilas têm a função de reunir uniformemente os funcionários, para que a empresa possa exercer uma combinação de controle moral e social. Um controle do indivíduo, constituído em um grupo pela empresa, que visa afastá-lo das festas e impedir manifestações grevistas, ou políticas. Foucault (1996: 116) compreendeu que essa forma de arquitetura, na realidade, esconde *redes institucionais de seqüestro*, que têm a propriedade de implicarem “o controle, a responsabilidade sobre a totalidade, ou a quase totalidade do tempo dos indivíduos; são portanto, instituições que, de certa forma, se encarregam de toda a dimensão temporal da vida dos indivíduos.” Nas ferrovias as ações do indivíduos ficavam circunscritas dentro do “Horário” dos horários dos trens e restritas a uma distância determinada: nas dependências das estações, no pátio, nas linhas, ou no bairro operário formado ao lado das estradas de ferro. As ferrovias envolviam os trabalhadores e suas famílias (**Anexo 10**), as ferrovias reproduziam sua força de trabalho nos caminhos de ferro.

O Sr. Odilon Barretto, 72<sup>16</sup>, antigo chefe de trem da Paulista, relata como nasceu a relação da ferrovia com a família:

---

<sup>15</sup>- Entrevista realizada em fevereiro de 2004.

<sup>16</sup>- Entrevista realizada em maio de 2004.

“Em Araraquara ele fez exame prá entra na Paulista. Ele sabia escrevê muito bem porque era filho de fazendeiro né, então sabia escrevê muito bem. Aí, nessa virada ele entrô na Paulista. E a Paulista, ele fez prá portador, ele foi ser portador, foi pá Ibitiúva. Lá em Ibitiúva, ele conheceu a minha mãe. Tem o ramal de Ibitiúva a Terra Roxa, meu avô era maquinista daquele ramal ali, ele conheceu a minha mãe ali. Aí se casaro, tivero filho, depois sabe como é que é. Antigamente, a Paulista era assim, aquela zona é uma zona maleitosa, de Passagem a Rincão é uma zona maleitosa, então eles precisavam mais de gente nova e forte, e naquela zona maleitosa ali, o meu pai foi pará em Guarani. Guarani é perto de Guatapará, naquela parte ali. E ali foi aonde eu nasci, eu fui nasce em Rincão, mas era prá mim tê nascido em Guarani. Mas como que, mas parece que a guerra da revolução de trinta e dois, tava aquela guerra danada, o veio fico com medo de me dexá ali né. Aí me levo pra Rincão, lá em Rincão, na casa do meu avô eu nasci, casa número 129, é por isso que eu sou ferroviário legítimo. Eu sou ferroviário legítimo.”

Em Araraquara o pai do Sr. Odilon Barreto ingressou na Paulista por ser um negro jovem, forte e inteligente. Em Terra Roxa conheceu a esposa, filha de um maquinista. Com receio dos movimentos da revolução constitucionalista, partiram de Guarani com destino a Rincão, onde nasceu Odilon. Quando o pai ficou doente teve que abandonar os estudos realizados na Escola de Comércio. Primeiramente, ofereceu serviço no lenheiro de Bebedouro com 14 anos. Em 1951, fez exame em Campinas e ingressou na Paulista como trabalhador provisório, na estação de Passagem. A trajetória de Odilon é um exemplo das vidas envolvidas pela lógica das vilas ferroviárias. O deslocamento da família por várias cidades também faz parte do sistema de controle da instituição que escolhe preferencialmente os candidatos nascidos nos caminhos de ferro.

A trajetória do ex-chefe de trem Sr. Ernesto José Thans, 54<sup>17</sup>, natural de Rio Claro, preenchia exatamente os pré-requisitos da Companhia Paulista:

“Isso em decorrência da família, que eu sou a quarta geração da família, né!? E meu bisavô, avô, pai e eu, nasceu na ferrovia. Praticamente quase nasci dentro de um trem né, viajavam muito. Então, aquele amor pela camisa ferroviária. Então, até hoje sou um apaixonado pela ferrovia.”

A expressão nascer dentro do trem pode representar um reforço da relação de pertencimento do indivíduo a esse espaço e se assemelha ao sentido presente na fala do Sr. Odilon, de que ser ferroviário foi uma consequência inevitável na sua vida: o fato de

---

<sup>17</sup>- Entrevista realizada em setembro de 1999.

terem nascido no “trem”, ou na casa da ferrovia, também pode ter o significado da relação prematura com uma profissão ligada a esses espaços de trabalho. O envolvimento do indivíduo na vila ferroviária determinava um futuro. Esse sentido está presente nas falas do Sr. Olívio Tomé, 73<sup>18</sup>, natural de Araraquara e de Joaquim Rabelo, respectivamente:

“A minha família são tudo de ferroviário. Meus pai, meus irmão, meu sogro, tudo ferroviário, né!? Então o que me levô a sê ferroviário: eu também entrei na família dos ferroviário.”

“Eu sou de família ferroviária, meu pai era ferroviário (...) Eu era da Mogyana, meu irmão era da Paulista. Os dois irmão por parte de pai, um era da Mogyana e o outro era da São Paulo Railway”.

A “família ferroviária” encerra o aprendizado de transmissão de práticas e valores dentro do espaço privado, restrito ao grupo de mesmo sangue, ou no sentido de Ferdinand Tönnies (1973: 97-98), restrito a uma comunidade: *“tudo o que é confiante, íntimo, que vive exclusivamente junto”*. A comunidade, *“com suas ações infinitas sobre a alma humana, é experimentada por cada um que participam dela”*. Por essa razão, os ferroviários sabiam que pertenciam a *“uma plena comunidade de vida (communio totius vitae)”*. Aqui, é uma relação entre membros de uma família que exercem uma mesma profissão transmitida pelas gerações mais antigas, com todos os valores e ética que ela carrega, podendo existir inclusive uma aproximação à noção de vontade humana, caracterizada diversamente *“segundo a natureza das relações necessárias e determinadas entre os indivíduos que dependem uns dos outros”*; vontades que permanecem unidas *“na medida em que cada um corresponde a uma disposição corporal que resulta de sua origem”*; uma associação *“considerada como uma afirmação imediata e recíproca”*. Todavia, neste caso a afirmação imediata e a recíproca também estão associadas à organização empresarial. A companhia de estrada de ferro dava casa, fogo e transporte: o ferroviário e sua família deviam reciprocidade à empresa.

A rede institucional de seqüestro, também, seduz o indivíduo que ainda não tem uma relação de “comunidade de vida” com uma companhia. Nas cidades ferroviárias, mesmo com outras opções disponíveis, “vantagens” atraíam o trabalhador à vida

---

<sup>18</sup> - Entrevista realizada em março de 2004.

ferroviária. O Sr. Osvaldo Gotardi, 82<sup>19</sup>, natural de Jundiaí, antes de ingressar na Paulista trabalhou em uma indústria mecânica e como pedreiro:

“O meu cunhado, como era chefe de depósito, ele foi pra minha casa e falô pra minha mãe se eu não queria trabalhá na Paulista. Aí a minha mãe falô: - ‘é sempre é melhor, né!?’ Aí minha mãe falo quando eu cheguei em casa: - ‘é, o Pedro teve aí e falô se você qué trabalhá na Paulista.’ - ‘Ué! Eu num vô mãe! Logo eu vô pegá a colher lá.’ Eu gostava de serviço de pedrero. - ‘Não, não, não faça, cê é bobo!? Lá cê tem direito passe, nois tem direito tirá lenha lá, nois tem direito, cê vai passeá, você tem até caxão de difunto’. Minha mãe falo: - ‘tem lá, que tem direito. E quando chove, você não perde o dia e servente de pedrero aí você vem quando, fica dois treis dia em casa, num ganha nada.’ E começo e tar: - ‘ah mãe se a senhora qué que eu vá, eu vô então.’ Aí eu fui trabalhá na Paulista ganhando um mil reis, lenhero lá já ganhava 240 por mês. Um mil reis por hora. E foi aonde então eu fui lá pra Paulista e no lenhero, mas lenhero era serviço bruto, são aqueles *patricião* forte.” (...) “Eu não tinha dezoito ano. Aí o meu cunhado falou assim: - ‘não, o cê num tem dezoito, não faiz mar. É provisório e, depois, quando que é pra efetivá é que eles vão procurá sabe a idade e tal, e tal.’ Tá bom! Tô lá!” (...) “Aí teve um maquinista, ele chamava Virgílio De Marqui, era italiano forte. Ele que se interessô, ele falô assim pra mim: - ‘é, se é muleque trabalhando no meio desses negrão aí!?’ Eu falei: - ‘é, mais eu tenho que me asujeitá.’ Ele falô: - ‘não! Por que o seu cunhado num manda uma carta lá prá você entrá na carrera de máquina?’ Eu falei: - ‘ah, isso aí num sei.’ (ele falou): - ‘Não, eu vô fazê’. Aí ele mesmo fez. Ele fez a carta e entregô pro meu cunhado, aí o meu cunhado mando umas bolsa, tinha umas bolsa que eles mandavam todo dia, ia num dia e vortava no outro. Correspondências, naquele tempo.” (...) “Passado dois dia já foi um passe lá pra mim, pra prestá exame aqui em Campinas, na superintendência aí. Aí eu vim.” (...)

A Paulista “dava” ao trabalhador passe livre, lenha e até caixão de defunto, portanto, a empresa fornecia meios para atender as necessidades da vida e da morte dos seus funcionários. O Sr. Gotardi trabalhava como servente e a idéia de receber a “colher” de pedreiro lhe agradava. Mas, sua mãe o aconselhou que esse trabalho além de depender das condições do tempo, não dava transporte gratuito e fogo para preparar o alimento. A perspectiva de receber alguma vantagem foi determinante para acatar a investida da mãe. Ser bobo era não aproveitar tal oportunidade, ser bobo era não ceder à

---

<sup>19</sup>- Entrevista realizada em março de 2004.

sedução da empresa. O Sr. Gotardi “usou” a Paulista em 1943, dois anos após ingressar na carreira de máquina, quando sofreu o impacto do trabalho intenso, “queria bater em todo mundo” e, então, foi tido como louco e levado a um sanatório de Campinas: a Paulista pagou a gasolina do automóvel, em pleno contexto de guerra. Segundo o antigo chefe de trem e atual presidente do sindicato dos ferroviários da Paulista, Sr. Waldemar Raffa<sup>20</sup>:

“Nós tínhamos a nossa previdência social e que os trens, frequentemente, saia o trem médico, com enfermeiros padrão, prá fazê exame, por exemplo, de ginecologista, fazê exame nas esposas dos trabalhadores ao longo da linha. Pediatras, examinando as crianças dos trabalhadores” (...) “Nós tínhamos farmácia que era da nossa cooperativa, as cooperativa nossa vendia de tudo, vendiam roupas, confecção, vendia até lambreta, naquele tempo chegava lambreta da Itália, calçado, medicamento. Que dizê, foi um negócio muito bonito, cê entende? Uma espécie de um corporativismo misto: trabalhadores e patrões.”

O Sr. Gotardi foi conduzido à carreira de máquina por um italiano, que o viu trabalhando em meio a “negros” fortes e que achava que cortar lenha, carregá-la e empilhá-la não era trabalho para um jovem de dezoito anos, branco e descendente de italianos. Entre os maquinistas da Paulista, negros eram chamados de “patrícios”, talvez, por serem distintos, no sentido de terem a cor da pele diferente. Havia diferentes formas racistas de tratamento no mundo ferroviário, algumas são mais diretas.

O Sr. Waldemar de Carvalho, natural de Formigas-MG, ingressou com 17 anos na carreira de torneiro mecânico pelo seguinte motivo:

“Eu era tornero mecânico, aprendi na São Paulo-Minas. Conhece a São Paulo-Minas? Eu trabalhei lá. Depois da greve que nois fizemos lá, viemo prá cá. O meu pai mudou aqui prá Mogi Guaçu, nois morava em São Simão e mudamo para Mogi Guaçu. Meu pai era ajustador: - ‘um de voeis tem de aprender tornero, porque tornero é o ofício que dá mais.’ Naquele tempo o tornero mecânico era cotado, sabe!?! - ‘ferroviário que ganha mais é o tornero mecânico. Um de voeis tem que ser mecânico.’ Os três irmão mais velho do que eu não quisero, sabe. Pegaram o que o meu pai era, ajustador. O meu era um homem atirado, sabe!?! Sabe que naquele tempo dele, tinha acabado a escravidão, né!?! E quem criou ele foi um padre. Ele contava o caso dele: quando ele tava com dezessete, dezoito anos ele fugiu do colégio. O meu pai sabia o inglês, francês, o latim, ele dizia

---

<sup>20</sup>- Entrevista realizada em fevereiro de 2004.

uma missa inteirinha. Ele fazia uma missa inteirinha. E ele fugiu da casa dos padre e ele aprendeu um ofício, ele gostou do ofício de mecânico e foi sê ajustador mecânico”.

(...) “Quando tava em Goiás ele encrenco lá com um português que falo assim: -‘eu nunca vi negro manda em branco’, sabe!? Meu pai quebrou a cara dele lá. Brigô com esse português, aí o engenheiro falo, chego de tarde, meu pai contava que o engenheiro falô: -‘você vai embora, suma daqui, que esse português vai mata você e você tá com tantos filho assim’. Nóis era em cinco irmão, minha mãe já tinha cinco filho. Meu pai veio pra Uberaba”.

O Sr. Waldemar ingressou na Estrada de Ferro São Paulo-Minas na cidade ferroviária de São Simão e foi o único da família ferroviária que não seguiu a função do pai. O seu relato de ingresso conta a experiência da condição do negro no processo de integração na sociedade de classes. Muito embora fale do pai e da forma de discriminação a ele infligida, a idéia que persiste é de não submissão à dominação, seja a imprimida pelo padre ou pelo subordinado “português”. O sistema de organização do trabalho no qual se insere é marcado por relações assimétricas acentuadas, que compelem o negro a absorver as normas, os padrões de comportamento e os valores da ordem social competitiva da civilização da era industrial, calibrada para *“desenvolver nêle lealdade para com os fundamentos econômicos, jurídicos-políticos e sociais dessa ordem societária”* (FERNANDES, 1965: 282). Contudo, em diversos momentos da sua entrevista há um persistente desafio em relação à regra e à norma. O relato da greve na São Paulo-Minas, motivada por atrasos de salários, provavelmente ocorrida em 1927, correspondeu à primeira pergunta do questionário, que dizia respeito ao que levou o entrevistado a se tornar ferroviário. Quando fala da participação do pessoal da seção de torno na greve de 1948, relato surgido espontaneamente, sugere que o movimento foi a negação do partido político, do “puxa saco”, do chefe, do “patrão”, do “presidente” do sindicato e do sindicato. Apesar das greves terem sido motivadas por reivindicações de caráter econômico, suas representações são contrapostas ao conjunto de instituições que o amarram e o dominam.

O transporte ferroviário absorvia mão de obra, sobretudo, em cidades de entroncamentos de ramais ferroviários com oficinas e depósitos de máquinas, como São Simão, Rio Claro e Bebedouro. Assim nos fala Milton Dias Fonseca, 68<sup>21</sup>:

“Bebedouro não tinha nada. Não tinha indústria, não tinha nada, né!? Naquele tempo o mais era a ferrovia que pedia mais.”

---

<sup>21</sup>- Entrevista realizada em abril de 2003

No período de expansão da estrada de ferro da Paulista, que aconteceu até 1950, muitos trabalhadores foram recrutados para a instalação e montagem de torres de eletricidade de Pederneiras até Panorama, na margem do Rio Paraná. A maioria havia trabalhado na agricultura, nas colônias daquela região. O Sr. Arthur Parateli, natural de Brotas, 78<sup>22</sup>, antigo eletricista da Companhia Paulista, foi um desses trabalhadores. A oportunidade no campo se esgotou, por isso ingressou na ferrovia:

“Porque o algodão deu uma quebra. Eu tratava algodão e deu uma caída que não deu mais jeito de tocá a lavoura, então eu resolvi mudá de serviço”.

Posteriormente, com a progressão da estrada de ferro no sentido das regiões novas, foi contratado grande contingente de trabalhadores para as diversas funções destinadas a servirem às novas instalações. Florival Fiúza Nobre, 73<sup>23</sup>, natural de Coração de Jesus-MG, antes de se tornar ferroviário foi lavrador, junto aos pais, colonos das fazendas de café da região de Marília. Ingressou na Paulista em 1950, como limpador:

“Foi uma coincidência. Eu conheci essa minha esposa, até hoje, graças a Deus, e os parente dela, os tio dela era ferroviário e conversa ali, né, ofereceram: - ‘qué que eu faça uma carta pro cê pedi e tal!?’ Foi assim. Mandeí uma carta pedindo, oferecendo trabalho ali nessa empresa. Coincidiu que demoro pouquinho tempo, dentro de um mês, dois mês, eu já era ferroviário. Era uma época que, talvez, eles tivessem precisando de funcionário. Mandaro pra eu vim aqui pra Campinas fazer exame, de Marília vim a Campinas fazer exame: lista, adição, operação, despachei. Saí daqui, passei em Bauru, onde era a superintendência, naquela regional, fiz um outro exame. Aí, me dero um envelope com papel, cheguei em Marília as duas hora. Chegó meia noite, no mesmo dia, entrei a meia noite.”

A rapidez do processo que o levou a carreira de maquinista tem relação com a forte demanda por mão de obra ferroviária no período. Como vimos no primeiro capítulo, nesse contexto a empresa expandiu sua estrada de ferro baseada na racionalidade de alcançar as novas zonas de grande produção para ali “especular” terras e ter o retorno do investimento ferroviário. Todavia, o desenvolvimento nessas regiões não ocorreu da forma esperada e o lucro dos donos da Paulista limitou-se ao resultado da venda de lotes.

Nas zonas antigas, onde se localiza Porto Ferreira, entre 1940 e 1950 o trabalho ferroviário ainda parecia ser uma carreira muito bem vista. Isso é o que nos diz o Sr.

---

<sup>22</sup>- Entrevista realizada em setembro de 1999.

<sup>23</sup>- Entrevista realizada em março de 2004.

Antonio Mafra Oliveira, 75<sup>24</sup>, natural de Pirassununga. Antes de ingressar na carreira de máquina, o Sr. Mafra trabalhou com “lida de gado” e em uma usina de açúcar na sua cidade natal. Em 1944 mudou-se para Porto Ferreira, onde trabalhou com carroça com o irmão durante três anos e, depois, em uma cerâmica de isoladores elétricos. Em 1949, foi indicado por um vizinho ferroviário, que escreveu a carta pedindo emprego no departamento de tração.

“Porto Ferreira a força lá era ferroviário, velho. E um dos melhores empregos na época, você que era ferroviário ele era mais ‘lamprido’, né!? Principalmente na minha carreira, a tração fazia muita hora extra e otros achego mais, que ajudava no ordenado. Então era os ordenado mais elevado que tinha.”

Aqui, além do trabalho na ferrovia elevar o “status” social do indivíduo, a carreira de máquina viabilizava um salário maior. Logicamente a partir do trabalho a mais, o sobre-tempo ajudava a aumentar o salário: o status elevava-se por essa razão. Salário maior e status parecem ter motivado o Sr. Mafra a entrar na carreira de máquina. A cidade de Porto Ferreira oferecia poucas oportunidades de trabalho, mas lá ficava o maior depósito de locomotivas a vapor da Primeira Divisão da Paulista. A ferrovia atraía as pessoas para trabalhar nela e determinadas carreiras atraíam mais.

Dez anos depois, nessa mesma região, o trabalho na ferrovia parece ter a mesma atração. O Sr. Alcides Ferreira, 68<sup>25</sup>, natural de Severinia trabalhava em lavoura de laranja antes de ingressar na carreira de máquina da Paulista:

“Meu pai tinha sido ferroviário, meus tio era tudo ferroviário, aí meu tio que colocô eu lá. Meu tio fez uma carta, meu tio trabalhava em estação, chefe de estação. Ainda ele falo prá mim, cê qué trabalha em estação, qué trabalha na carrera de máquina, no trem. Falei, ah nos trem acho que eu não passo nos exame não, tem poca escola. Melhor carrera de máquina, estação num quero não, porque não ganha dinheiro. Naquele tempo pessoal de máquina trabalhava muito e então faturava um poco. Então, fui prá carrera de máquina.”

Ele também ingressou na ferrovia pela ligação da família com a estrada de ferro e quis ingressar na carreira de máquina, pois era a carreira que dava mais dinheiro. Sua escolha foi pautada pela idéia de que o maquinista trabalhava mais e por esse motivo ganhava mais, portanto, foi uma escolha em princípio conformada com a racionalidade da empresa, baseada na extensão da jornada de trabalho do pessoal da tração. Diferente do Sr. Mafra, a escolha não se deu pelo “status” da profissão ferroviária, mas pela razão

---

<sup>24</sup>- Entrevista realizada em junho de 2004.

<sup>25</sup>- Entrevista realizada em março de 2004.

pecuniária do acúmulo de trabalho. Contudo, levando-se em consideração a discussão apresentada no capítulo 3, referente às comissões de reivindicações dos ferroviários da Paulista e da Mogyana, os relatos dos dois ferroviários sugerem a interpretação de que *“o mundo social é em grande parte, aquilo que os agentes fazem, em cada momento, contudo eles não têm probabilidades de o desfazer e de o refazer a não ser na base de um conhecimento realista daquilo que ele é e daquilo de que nele são capazes em função da posição nele ocupada”* (BOURDIEU, 2003: 150). As conseqüências da obrigação ao sistema de sobre-tempo sequer passa pelo registro da reflexão crítica, a respeito do que os “embrutecem”, os “esgotam” e “roubam” seus tempos de vida política e social. Muito pelo contrário, a perspectiva de se obter mais dinheiro com as horas extras reforça a dominação da empresa.

Não apenas a vida na vila ferroviária, o “status”, o “bom” salário da carreira de máquina e as limitadas perspectivas de emprego nas cidades do interior atraíam os indivíduos para o trabalho na ferrovia. Havia certo fascínio de alguns em relação ao trem. Antes do Sr. Wanderley Chiarelli, 70<sup>26</sup>, natural de Colinas, ingressar na Mogyana, trabalhava em uma empresa de beneficiamento de café. Quem o indicou na estrada de ferro foi o seu patrão, atendendo ao pedido do próprio empregado, que tinha o “sonho” de trabalhar em trens seja como maquinista, ou chefe de trem. Mas, a indicação lhe valeu um emprego na carreira de escritório e, após ser aprovado no exame, ingressou como praticante de escriturário até chegar à divisão administrativa no final da carreira:

“Eu sempre gostei da ferrovia, sempre gostei do trem, sempre achei bonito, só não consegui trabalhar no trem, mas de lá de dentro do escritório podia me comunicá com várias pessoas que trabalhavam no trem né?”

(...) “Antigamente se via com bons olhos a ferrovia, tudo mundo tinha amor a ferrovia. Via o telegrafista, tinha o telégrafo lá, tinha amor, a gente sentia aquela vontade de ser ferroviário.” (...)

Esse fascínio pelo trem criava um sentimento de pertencimento ao universo ferroviário, tal como aquele sentido pelos filhos e netos de ferroviários. Mas aqui, o trabalho ferroviário não atraía o Sr. Chiarelli pelo seu caráter de seqüestro institucional, nem por seus sentidos econômicos e de “valor de uso”. A ferrovia tinha um valor fenomênico que inspirava a fantasia desse ferroviário. O que atraía era o ritmo da máquina, seu glamour, suas metáforas, sua organização. Assim é a ferrovia do passado relatada por Waldemar Raffa:

---

<sup>26</sup> - Entrevista realizada em fevereiro de 2004.

“Nós recebíamos três uniformes: um de brim, de gabardine e de casimira, casimira inglesa, com os bordados. O quê que era o bordado na gola no paletó dos chefes de trens, dos ajudantes, dos chefes de estações? Eram ramos de café. Cê entende? Os quepe, você identificava o chefe de trem, qual era o grau dele, pelos galões no boné, né!? Uma faxinha apenas era ajudante, duas faxinha era ajudante de segunda, três faxinha, ou galão todo, tomando toda a volta do boné, era o chefe titular, ou o chefe da estação titular, ou o chefe titular dos trens. Então, qué dizê, uma máquina lubrificada que funcionava maravilhosamente bem!”

O trabalho em qualquer setor da ferrovia era uma extensão do trabalho na máquina, que era a síntese do organismo ferroviário. A ferrovia era uma locomotiva que funcionava e causava uma ótima impressão em quem a usava e em quem nela trabalhava, logicamente enquanto esteve “lubrificada”. Porém, para quem lubrificava as locomotivas a relação simbólica do trem perdia seu significado. Para o Sr. André Mascarin, 82<sup>27</sup>, natural de Santa Getrudes, o sonho de infância transformou-se em uma dramática realidade:

“Já, desde criança, já que minha mãe sempre falava: -‘você vai lá, por que você é doente por esses negócio de trem, essas coisas’” (...) “Isso aí mata mesmo, mas fazer o que? Eu não tenho preparo, eu não tenho profissão, eu não tenho estudo. Eu tenho que me atirar numa coisa” (...) “Ainda que eu estava querendo, eu estava gostando, por que não é muitos que tinha boa profissão. As vezes tinha, mas gosta, né!? Isso aí é coisa de gosto, né!? Não tem esse negócio de dizê que preciso, qualquer coisa. Eu sei que por causa disso aí, por que eu sempre gostei de serviço de locomotiva, mas a gente não sabe o que é. Você olhando assim é uma beleza, até um serviço invejado. O sujeito olha, assim, maquinista, epa! Gostoso. Gostoso!?”

A locomotiva, a síntese do organismo ferroviário, era a melhor profissão dentre aquelas opções dos que não tinham alternativa. A máquina revelada por seu mecanismo que domina, fragiliza e embrutece o sujeito perde a eficácia do passado. A locomotiva destituída da “harmonia” e da “sintonia” entre quem manda e quem é mandado se enche de conflitos e chega até ser atacada por seus operários, como nas greves de 1906 e 1934. O fetiche que Marx via na destruição das máquinas tinha na escolha da profissão de maquinista um caráter romântico. Porém, na prática saltava aos olhos o caráter das dificuldades, em contraposição ao prazer do condutor daquelas locomotivas. A disciplina do tempo e a parte do corpo do maquinista deixada nas máquinas davam

---

<sup>27</sup> - Entrevista realizada em setembro de 1999.

outro significado ao mecanismo lubrificado pelo esforço de quem se atirava na profissão e tinha que cumprir as determinações da produtividade. O sentido que atravessa toda a trajetória da categoria ferroviária é a do protesto, apesar de todos os significados subjacentes na escolha da profissão de ferroviário, sustentados pela “comunidade de vida”, pela idéia da “melhor profissão”, ou pela idéia de que esta profissão era “gostosa”.

De acordo com os depoimentos dos 33 aposentados entrevistados, as causas mais comuns do ingresso foram: 1) a melhor perspectiva dentre as outras oportunidades de trabalho; 2) as limitações econômicas das cidades de origem, restando apenas o trabalho ferroviário; 3) o baixo grau de escolaridade; 4) e, sobretudo, porque alguém próximo (vizinho ou parente), que já trabalhava nas companhias Paulista ou Mogyana, indicou o trabalho ferroviário. Essas razões, exceto o baixo grau de escolaridade, significam que a presença da estrada de ferro foi determinante para o ingresso nesse universo de trabalho.

As representações dos trabalhadores, presentes nos relatos sobre o ingresso nas companhias ferroviárias, apontaram: 1) a valorização em relação à “dificuldade e exclusividade” do ferroviário maquinista; 2) os benefícios materiais concedidos pelas estradas de ferro do passado; e 3) o do destino de “ser bom ferroviário” diante das escassas oportunidades de emprego naquele momento.

A baixa escolaridade é apontada como um obstáculo para exercer outras profissões, mas esse item é freqüentemente compensado pela idéia da valorização do trabalho, a partir do relato do ingresso com ênfase na dificuldade e seriedade com que foi exercida a profissão. Como ficou caracterizado na fala do Sr. Ruas, o sentido do “bom ferroviário” é parte de um conjunto de representações originadas da ideologia do trabalho estadonovista apropriada pela própria direção das estradas de ferro, com a finalidade de conseguir maior produtividade dos seus funcionários. Os filhos de ferroviários tinham mais facilidade no ingresso nas estradas de ferro, mas prematuramente estavam implicados na estratégia econômico-política das companhias, com vistas a reproduzir a mão de obra ferroviária e seqüestrar os sujeitos dos espaços públicos e, assim, evitar festas que cansassem seus corpos, e greves que paralisassem a produção. Para outros, a oportunidade na ferrovia era a melhor perspectiva diante das que estavam disponíveis. Em Campinas, a presença das companhias Mogyana e Paulista significava uma boa perspectiva. Até o final da década de 1960, a Paulista e a Mogyana foram grandes empregadoras das cidades que serviam como Campinas, Rincão, Araraquara, Dois Córregos, Marília, Bebedouro, Rio Claro e São Carlos. A expansão do

transporte rodoviário, a concentração da riqueza e populacional na cidade de São Paulo e a falta de investimentos no setor, levaram a ferrovia do interior do Estado à crise. O ingresso determinado por sua presença deixou de ser cumprido, também, pela própria realidade econômica nacional, em que o Estado perdeu o caráter regulador das desigualdades sociais, aprofundando ainda mais a exploração do trabalho pelo capital.

A memória dos ferroviários torna possível compreender que a presença das estradas de ferro nas cidades, com todos os seus equipamentos e “arquiteturas”, foi determinante no ingresso do indivíduo no trabalho das estações, trens e trilhos, e em muitos casos, a profissão de ferroviário é transferida pelo costume das antigas gerações no interior das famílias, no mundo privado. A fala dos ferroviários, principalmente dos filhos de ferroviários, revela como o indivíduo é assegurado pelo grupo familiar, que o incorpora pelo costume em uma das carreiras ferroviárias. Segundo o sociólogo alemão Karl Mannheim (1994: 328-29), *“todo indivíduo se acha, pois, predeterminado, em um duplo sentido, pelo fato de se ter desenvolvido dentro de uma sociedade: de um lado, encontra uma situação estabelecida e, de outro, acha nessa situação modos pré-formados de pensamentos e de conduta”*. O autor compreende, assim como Durkheim mostrou, que a divisão do trabalho cria mecanismos de dependência e *“novas formas de pressão que passam a existir e continuam a influenciar quando já não há ninguém para dar ordens. Repetem-se constantemente certas situações e exercem uma pressão da qual há pouca possibilidade de fugir. Essa ‘pressão das circunstâncias’ permite ao indivíduo fazer sua adaptação, mas o número de adaptações possíveis é limitado. Mesmo que a sociedade não esteja em condições de resolver essas situações, elas podem, não obstante, ser previstas e facilmente identificáveis nas mais importantes esferas da vida. A semelhança aparece em sua forma mais notável quando estudamos as biografias de homens que pertencem ao mesmo período e classe: habitualmente, enfrentaram os mesmos tipos de situação, mesmo quando acreditavam estar atravessando uma situação singular. É claro que o controle social que consiste em apresentar a certas classes sociais certas situações definidas é radicalmente diferente do problema da sociedade primitiva, onde o indivíduo é atingido diretamente. Somente quando a estrutura social chega a uma fase de desenvolvimento razoavelmente complexa, podem os controles sociais tornar-se bastante flexíveis para provocar um número de reações frente a condições típicas, ao invés de estabelecer regras de comportamento”*. A partir da interpretação da obra “Ideologia e Utopia”, do mesmo autor alemão, Florestan Fernandes (1974: 234-35) observa que *“a herança social*

*constitui um mecanismo de ajustamento à situação. Mas contém, por isso mesmo, as tendências para melhorar as soluções herdadas ou para promover substituições que permitam ajustamentos às novas condições”.*

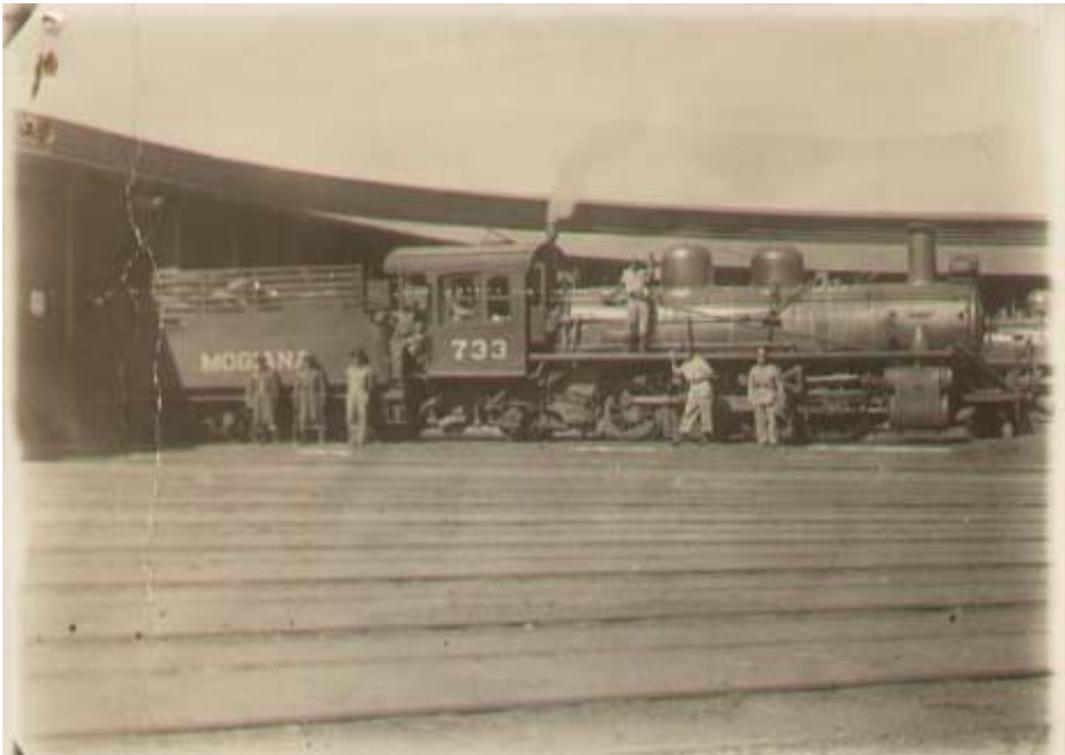
Para os indivíduos não inseridos dentro do contexto da “família ferroviária” sua incorporação se dava pelos mecanismos de seqüestros da companhia ferroviária presente em uma cidade: a previdência social e os benefícios materiais. A ferrovia também atraía pela sua fama de “boa pagadora”, a exemplo dos indivíduos atraídos à carreira de máquina, complacentes com a racionalidade da empresa, baseada na extensão da jornada de trabalho. A fantasia que envolvia o trem criava o desejo de trabalhar na estrada de ferro, que iludia com sua organização, ritmo, glamour (indumentária, maquinaria e luxo) e metáforas. Porém, essa realidade preconcebida da “locomotiva lubrificada”, encerra contradições e essas contradições também estão presentes na memória dos ferroviários, contradições nascidas do caráter do progresso das estradas de ferro paulistas, contradições marcadas pelos combates e enfrentamentos resultantes da dominação e disciplina ferroviária.

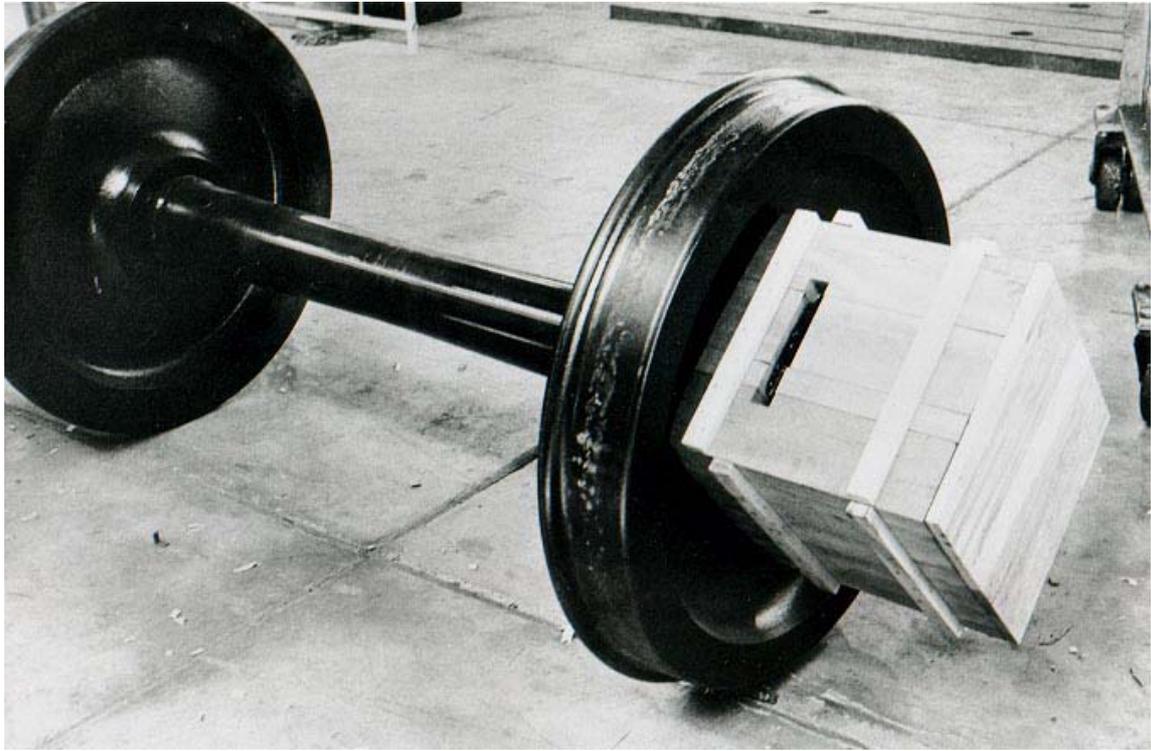
No caso das gerações sucessivas dos ferroviários da Vila Industrial de Campinas, a realidade com que se defrontam não tem mais as mesmas características e eficácia que a vivida por seus antecessores. A herança cultural e social transmitida pelo grupo não se completa mais dentro e nem fora do ambiente familiar, seus filhos já não estão mais em posição de receber as informações dos antecessores, passadas de gerações a gerações. Essa idéia, também pode servir de base de interpretação da tradição hierárquica e disciplinar nas estradas de ferro. No próximo capítulo, abordo esse tema.

## **Capítulo 6**

### **Disciplina da Paulista:**

**“a gente aprendeu muito disciplina, foi bom prá  
nóis”**





A primeira fotografia foi registrada no final da década de 1940 no depósito de locomotivas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro de Campinas, por investigadores da Delegacia de Ordem Política e Social (DEOPS). Ela compõe o relatório que visava apurar as responsabilidades pelas depredações durante a greve deflagrada em 1948 pela comissão de reivindicação dos ferroviários dessa empresa, ligados ao Partido Comunista.

Essa fotografia fala de um olhar distante que quer chegar perto para enquadrar, mas que parece ter sido absorvido pela locomotiva 733. Ao invés de enquadrar os operários de máquina concentrados no depósito, enquadrou a máquina. O olhar distanciado, também está desfocado, o que indica certo descuido do fotógrafo investigador. O equipamento fotográfico usado também parece não ter sido o ideal para esse tipo de serviço, pois tornou a imagem nula para a investigação pretendida. Contudo, sobrou uma informação para a polícia: o número da locomotiva. Pelo número é possível identificar sua tripulação.

Na fotografia, na parte dianteira da máquina, um policial parece estar posado. Sobre a máquina o maquinista de quepe e roupas claras, e o foguista, de roupa escura. No chão, encostados no tender, parecem ser mais dois policiais e outros dois maquinistas: um com as mãos para trás e o outro acenando para o fotógrafo. Dentro da máquina parece estar posado mais um operário, que justamente buzina no momento da foto, visível na fumaça. Provavelmente, o investigador convidou os operários para a fotografia. O maquinista com as mãos para trás parece não posar de forma natural na fotografia, parecendo desconfiar da pessoa que o fotografou, pois nas fotos em que as locomotivas aparecem com os seus trabalhadores, estes geralmente estão posados de maneira “folgada”, como o foguista posado na escada da 733.

De qualquer modo, a foto é o resultado de um olhar vigilante e distanciado, um olhar que não sabe das razões daquela investigação, um olhar que chega a amedrontar os operários. O olhar do investigador é um olhar que visa a ordem e, portanto, um olhar que quer disciplinar as individualidades dos sujeitos, com o intuito de tornar os corpos dóceis à exploração da sua força de trabalho. Na primeira parte da dissertação foram abordados os protestos dos operários, em que foi possível observar a disciplina imposta pela vigilância policial. Ao lado desse tipo de vigilância existia outra, que perseguia todos os operários, inclusive os disciplinados. O enquadramento do sistema disciplinar das estradas de ferro afetava moral e financeiramente todos os seus trabalhadores.

A segunda fotografia faz parte do acervo Benedito Barbosa Pupo, do Centro de Memória da Unicamp, e teria sido registrada em 1977, nas oficinas da Companhia Mogyana de Campinas. O seu título é “Eixos e Rodas”. A imagem mostra um rodeiro de vagão e foca uma caixa de madeira colocada ali para proteger o denominado mancal de bronze.

Aparentemente é apenas um objeto e representa um documento do modo como os equipamentos ferroviários eram protegidos para serem transportados. Contudo, para quem lidava com esse equipamento no dia a dia, a caixa esconde a disciplina e a pena, esconde a vigilância e o poder dos “chefeinhos”. O Sr. André Mascarin, 76 anos, por meio da sua memória do trabalho desvenda o que está escondido embaixo da caixa:

“Aqui é (risos), o rodeiro de vagão. Nunca vi essa caixa aqui não. Aqui nessa ponta é uma caixa que vai enchimento com óleo para lubrificá os mancais. É de bronze. Esse negócio de bronze também nas locomotiva, dava muito trabalho. Porque, se derrete também! Nos puxavante das locomotiva a vapor, aqueles braço que faz assim. Ali, cada junta daquela lá, cada movimento tem uma caixinha de ferro bem embutida e com a torsiga vai óleo dentro. E essa torsiga é que nem um barbante, é como um araminho assim e enfia dentro daquele canudinho e deixa prá fora. E ali você põe óleo na altura do ferro aqui do canudinho. Então aquilo vai puxando e você vê, vai lubrificando continuamente. Conforme vai andando vai lubrificando, porque é prá lubrificá o mancal. E as veiz acontecia de alguma coisa, parecida com sujera. Porque o copo era coberto, tinha uma capa por cima dele de folha, você põem e fecha assim. Mas não sei como acontecia que entrava sujera e entupia aquele canudinho. Começava esquentá o mancal. O mancal começa esquentá, chegava numa estação e já corria lá. Está esquentando, então tirava aquilo lá e já jogava óleo naquele furinho. Sabe que nós fazia? Eles não queriam que nós fizesse isso. Eu sempre levava sabão junto para lavá a mão, essas coisa. Então, eu cortava uma tirinha de sabão e colocava dentro do canudinho. O sabão tinha soda, ai derretia o que estava atrapalhando o andamento do óleo. Ai eu deixava de molho ali prá melhorá. Isso quebrava o galho nosso, porque eles não queria que fizesse. Mas se não fizesse ia ter que pará o trem. Então complicava mais. Fazê o quê? **Sabe como é que é, o próprio serviço ensina a gente**”.

A partir da peça escondida embaixo da caixa, o Sr. Mascarin nos oferece uma história envolvente do universo do maquinista. Todavia, seu relato revela o lado cruel do trabalho de máquina. A falta de óleo na “caixa” e a sujeira poderiam ocasionar o derretimento do mancal de bronze, implicando penalidades para o maquinista. No

período em que o Sr. André Mascarin exercia a função de maquinista da Paulista, o tempo de parada em uma estação variava entre 2 e 5 minutos e nesse intervalo todos os defeitos percebidos durante o percurso deveriam ser resolvidos. Uma maneira de evitar o entupimento do canudinho de óleo era improvisando um pouco de sabão dentro dele, o que não correspondia às normas prescritas pela companhia.

Contudo, a disciplina da empresa passava por cima das adaptações, implicando danos de ordem moral e financeira ao trabalhador. O sistema disciplinar dessa estrada de ferro primava pela sua rede de chefias e vigilâncias, determinada a punir os sujeitos desviantes. Não precisava ser um mau trabalhador para ser punido, bastava simplesmente cometer erros mínimos, como atrasos de minutos, para que a empresa descontasse dos seus salários horas ou dias de serviço e humilhasse um “pai de família”.

O relato do Sr. André Mascarin é um indício da pressão exercida pela empresa, que faz o trabalhador criar alternativas para superar as imposições da estrada de ferro baseada num sistema de poder consentido, respeitado e entendido como essencial para a “ordem dos serviços” e como algo bom para os próprios trabalhadores. Neste capítulo pretendo mostrar como a responsabilidade pelos serviços ferroviários foi transferida para os indivíduos, por meio do sistema disciplinar da empresa.

□

Neste capítulo pretendo abordar o tema da disciplina nas estradas de ferro, a partir do conjunto de entrevistas realizadas com ex-ferroviários da Companhia Paulista e da análise das denominadas fichas “Fé de Ofício” de alguns indivíduos cujos nomes não serão apresentados. O objetivo é mostrar que o olhar em retrospecto revela os combates e enfrentamentos no interior das relações de produção ferroviária, no que diz respeito à autodisciplina mediada pelo caráter de “justiça moral”. O sistema disciplinar na Paulista impunha certa normalidade às diversas formas de sujeição e penalidades dos trabalhadores, parecendo um acordo tácito entre os indivíduos. Por outro lado, nessa empresa havia mecanismos de sujeição e controle aplicados desde o processo de seleção para o trabalho na estrada de ferro. O exame de qualificação para ingresso baseado nas provas de matemática, português e de saúde constituía um dos primeiros instrumentos usados para enquadrar o sujeito na rede de disciplinas.

A questão da investigação médica individual para o exercício do trabalho faz parte de um sistema de poder que visa assegurar o controle do corpo social. De acordo com Foucault (1999: 127-131), o direito de vida e morte do poder soberano, como é formulado nos teóricos clássicos, foi sendo substituído, a partir do século XVII, por um poder de *causar a vida e devolver à morte*, explicando assim a desqualificação da morte, marcada pelo desuso dos rituais que a acompanhavam; um poder que foi assumindo ao longo do tempo a função de administrar os corpos e gerir a vida no sentido de obter a sujeição dos corpos e o controle das populações. A partir do século XVII abriu-se a era de um “bio-poder”. Num primeiro momento, formou-se um dos pólos de desenvolvimento de poder sobre a vida, que *“centrou-se no corpo como máquina: no seu adestramento, na ampliação de suas aptidões, na extorsão de suas forças, no crescimento paralelo de sua utilidade e docilidade, na sua integração em sistemas de controle eficazes e econômicos – tudo isso assegurado por procedimentos de poder que caracterizam as disciplinas: anátomo-política do corpo humano”*. O segundo pólo formou-se a partir do século XVIII e centrou-se no corpo-espécie, no corpo transpassado pela mecânica do ser vivo e como suporte dos processos biológicos (proliferação, nascimento, mortalidade, etc.) *“assumidos mediante toda uma série de intervenções e controles reguladores: uma bio-política da população”*. No decorrer da época clássica desenvolveram-se as instituições diversas que organizaram um espaço analítico, com a função de aplicar e distribuir o “bio-poder”, estabelecendo *“as presenças e as ausências, saber onde e como encontrar os indivíduos, instaurar as comunicações úteis, interromper as outras, poder a cada instante vigiar o*

*comportamento de cada um e apreciá-lo, sancioná-lo, medir as qualidades e os méritos. Procedimento, portanto, para conhecer, dominar e utilizar”* (FOUCAULT, 1999b: 123).

As informações obtidas pela empresa por meio dos testes físicos e de conhecimentos introduziam a denominada ficha “Fé de Ofício” pessoal do ferroviário, no qual ficavam registrados de maneira zelosa todos os passos desviantes do indivíduo desde os primeiros segundos na empresa, até sua aposentadoria. As fichas de todos os funcionários da antiga FEPASA subsistiram ao processo de saque do patrimônio ferroviário e são um dos únicos documentos que ajudam a explicar os prejuízos econômicos dos funcionários, justificados pelas companhias segundo seus sistemas disciplinares. Hoje, estas fichas estão guardadas pela Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, como prova do vínculo empregatício do aposentado, ou pensionista, com o Estado. No passado, a ficha “Fé de Ofício” sintetizava outra técnica de poder subjacente às necessidades do capitalismo, que é a de *“majorar as forças, as aptidões, a vida em geral, sem por isto, torná-las mais difíceis de sujeitar”*; agindo no nível do processo econômico, operando como fator de segregação e de hierarquização social, *“agindo sobre as forças respectivas tanto de uns como de outros, garantindo relações de dominação e efeitos de hegemonia”* (FOUCAULT, 1999: 132-133). A ficha “Fé de Ofício” assinala a organização das forças produtivas por meio da distribuição do poder, que Foucault (1998: 221) chama de **disciplina**, com suas hierarquias, seus enquadramentos, suas inspeções, seus condicionamentos e adestramentos.

Nas instituições públicas e privadas, hospitais, prisões, escolas e indústrias o controle do corpo social tornou-se possível através de dispositivos disciplinares, que funcionam no sentido de vigiar os indivíduos pertencentes ao grupo organizado em espaços criados para esse fim. Para sustentar a dominação e manter a “ordem nos serviços” das estradas de ferro foi necessária uma rede de atribuições de chefias organizada ao longo de toda a extensão da malha ferroviária, nas estações, oficinas e nos trens. Na Companhia Paulista, antes de serem implementados os princípios tayloristas de organização do trabalho em 1928, já havia um sistema de fiscalização distribuído aos diversos chefes das muitas seções e setores da Companhia. Os encarregados de turmas, além de suas obrigações profissionais, tinham a função de vigiar as ações dos seus subordinados e anotar, ao final de cada expediente, em todos os dias, os desvios (desentendimentos, falhas, interrupções, acidentes e insubordinações) dos indivíduos no grupo e ambiente de trabalho. Há um relato de um encarregado, que

não sabendo ler e escrever ditava os comportamentos desviantes de um desafeto às filhas, que então os transcreviam nas folhas quadriculadas com o timbre da Cia. Paulista. Posteriormente, as folhas manuscritas eram encaminhadas para os superintendentes das sedes administrativas, que datilografavam todas as informações nas folhas de “Fé de Ofício”, agrupadas nas pastas dos “Processos Individuais” de cada ferroviário, concentrados no departamento de pessoal da empresa em Jundiaí. Outra cópia das fichas “Fé de Ofício” permanecia nas estações das cidades onde os indivíduos trabalhavam.

Os desvios, insubordinações e falhas individuais implicavam punições graduadas da mais branda à mais severa: observação; censura; prevenção; advertência; multa; e suspensão. As multas eram cumulativas e subtraíam horas de trabalho da folha de pagamento do trabalhador. Naturalmente, nas suspensões o indivíduo tinha de um a mais dias descontados do seu salário, sendo obrigado a ficar o período determinado em casa. Abaixo, reproduzo alguns exemplos da averiguação do defeito e aplicação da suspensão a um chefe de trem e duas a um maquinista, respectivamente:

“Em 21-11-1952, quando manobrava na esplanada de Limeira com o trem C.4, houve-se de modo irregular no guarnecimento da chave 3ª, resultando o descarrilamento de um truque do vagão 10255 C.P. quando a composição saía da 4ª para a 3ª linha, devido chave ao contrário.”

“Pela falta acima, fica o senhor suspenso do serviço por um dia, a contar do 15 corrente.”<sup>1</sup>

“4 dias, por ser responsável pela falta de lubrificação a qual resultou aquecimento da caixa R.3 da locomotiva 730 do C.2 19/12/46: pelo mesmo motivo – falta de lubrificação – verificou-se o aquecimento dos puxavantes grandes de ambos os lados da locomotiva 601 do C.O.5, 20/12/46.”<sup>2</sup>

“Locomotiva nr. 11 do trem E.L.J.4 do dia 28/5, entre Lacerda Franco e Dous Córregos, fundiu os bujões do teto da fornalha, devido falta d’água na caldeira”

“Sendo o senhor responsável pela ocorrência acima, fica suspenso por 15 dias a contar de 29/5.”<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>- Cópia para Fé-de-Ofício, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Campinas, 1 de janeiro de 1963.

<sup>2</sup>- Fé de Ofício – Punições e Elogios, Suspensão 13/01/1947.

<sup>3</sup>- Cópia para Fé de Ofício, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Bauru, 3 de julho de 1958.

A locomotiva a vapor exigia do trabalhador o cuidado com o nível de água na caldeira, pois se ela secasse ocorria a queima dos bujões sobre a fornalha. A reincidência dessa falta, penalizava o responsável com suspensão por 30 dias. No mesmo sentido, o maquinista tinha que fazer sistemáticas observações no nível de óleo da máquina, principalmente nos eixos das locomotivas, pois a falta de lubrificante determinava o aquecimento e o conseqüente derretimento dos mancais de bronze dos rodeiros. Caso o maquinário apresentasse algum defeito e nenhuma falha fosse classificada pelos mecânicos da empresa como sendo originadas do material da empresa, a culpa pelo dano era diretamente associada ao responsável pela condução e guarda de todo o conjunto dos mecanismos e “detalhes” das locomotivas, vagões ou carros de passageiros<sup>4</sup>. No caso dos maquinistas, foguistas e chefe de trens havia uma punição extremamente custosa e que resultava em prejuízos de ordem moral e, sobretudo, financeira, pois a esses ferroviários eram transferidas responsabilidades pelos equipamentos dos trens. A esses profissionais era fixada a dupla responsabilidade de trabalhar com o maquinário e evitar seu dano, assim como lubrificar e salvaguardar o seu funcionamento.

Todo o conjunto de funcionários de um setor, seja tração, rede elétrica, manutenção de trilhos e vagões, tinham responsabilidade em relação aos equipamentos com os quais trabalhavam. Todos eram sujeitados a certa interiorização de regras segundo as prescrições que lhes eram direcionadas, de acordo com o conteúdo normativo de cada setor. O Sr. Milton Dias Fonseca, 68<sup>5</sup>, respondeu dessa maneira a pergunta referente à rotina de trabalho:

“Cê sabe que a Companhia Paulista era uma exigência, né!? O funcionário tinha que seguí a regra da Companhia, que era uma companhia particular. Então tinha aqueles encarregado de antigo, encarregado de turma, eles ficavam em cima conferindo prá você fazê serviço. Que nem nós, trabalhava em parte de manutenção de vagões de carro de passageiro, nois tinha que fazê o serviço bem feito, porque nois tinha uma responsabilidade. O vagão saindo da oficina onde eu trabalhava, prá ao longo da linha, com a carga de mercadoria, nois tinha três mês sobre nossa responsabilidade. Se arcontecesse

---

<sup>4</sup>- Data de 1956, a formação em Campinas da “Sociedade Beneficente dos Ajudantes de Machinistas da Cia. Paulista”. Em seu estatuto consta no artigo 2º, Capítulo I, das finalidades, que “os sócios gozarão do direito de 8 horas por dia, em caso de suspensão, porém não indisciplinar, o mínimo de 1 dia e o máximo de 15 dias por mês. Os auxílios serão na base de ajudante de carga, sendo comprovada com carta de suspensão”. No artigo 11º, Capítulo V, os sócios têm direito de “requisitar auxílio de doença, quando afastado do serviço por motivo de doença ou acidente ou ainda, por suspensão justificada”. Segundo o estatuto, essa sociedade apenas restituía o ferroviário se a suspensão tivesse justificativa não associada a atos de indisciplina, mas a suspensão associada a punições, que pelo acúmulo levassem a suspensão. Geralmente, a verificação de falhas consecutivas levava à suspensão.

<sup>5</sup>- Entrevista realizada em abril de 2003.

quarquê coisa no vagão, que aquele tempo não tinha rolamento, era enchimento, dava aquecimento na roda, essas coisa tudo, então nois era punido. Conforme a coisa era advertência, uma censura, até uma suspensão.”

No setor de manutenção, um chefe controlava as ações do grupo e conferia ao produto do trabalho uma marca do indivíduo responsável pela sua produção: o equipamento era “carimbado” para identificação do dono do defeito. Dentro de um prazo determinado, a companhia era restituída se um defeito fosse verificado em alguma peça da locomotiva, carros de passageiros e vagões, que carregassem um nome. Se o defeito no equipamento ocorresse quando estivesse em funcionamento, caso não fosse comprovada falha material, a culpa recaía sobre o responsável pelo seu cuidado. De todas as formas, a companhia era restituída pela subtração de dias de trabalho dos seus funcionários. Para cada setor, uma norma prescrita que conferia responsabilidade e compromisso do grupo com o público e com a companhia. Em cada indivíduo uma relação de responsabilidade com o público, uma relação interiorizada que tem o “timbre” da Companhia Paulista; e uma responsabilidade em relação à própria condição de “pai de família”, no sentido de evitar que uma multa mutilasse o seu salário baixo. Esses trabalhadores tinham que fazer o possível e o impossível para evitar defeitos e manter os equipamentos em ordem e assim evitar as punições. Toda essa vigilância material mediada pela responsabilidade, era concomitantemente submetida à prova do tempo.

Nos registros de uma punição por perda de tempo e de outra por insubordinação de um foguista em relação ao maquinista da mesma locomotiva, é possível notar um tipo especial de responsabilidade transferida a esses profissionais:

“C.J.15, 31/7, locomotiva 698, perdeu 19’ de Piratininga a Alba, 15’ de Alba a Brasília, atrasando o P.J.26 2’ nesta última estação, 11’ de Cabralia a Duartina e 16’ de Duartina a Esmeralda”

“Por serem responsáveis pela irregularidade acima, por mau serviço, os Srs. Ficam multados em 8 horas cada um.”<sup>6</sup>

“Dia 10/2, tendo comparecido ao serviço atrasado 10’, devido atraso de trem de condução de pessoal, o Sr. adiantou ao plantão que se não lhe fosse apontado tempo exacto daria parte de ‘doente’.”

“Chegando na locomotiva, ao envez de explicar ao machinista o motivo do seu comparecimento com atraso, tratou-o com indisciplina. Ao ser interrogado pelo chefe do deposito, maltratou o

---

<sup>6</sup>- Cópia para Fé de Ofício, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Bauru, 21 de agosto de 1944.

seu maquinista com palavras inconvenientes, na presença do chefe do depósito”.

“Por essas indisciplinas o Sr. fica suspenso do serviço por 3 dias, a contar do 18 corrente.”<sup>7</sup>

O atraso foi apelidado de “mau serviço” pelo chefe de tração: uma mutilação moral do indivíduo. A locomotiva a vapor N<sup>o</sup>698 não teve mérito nenhum em relação ao atraso, mesmo porque o lucro depende do seu condutor. Além da falha humana, prejuízo material e insubordinação, as suspensões eram justificadas pela desobediência à organização do “Horário” na estrada de ferro. No exemplo de punição por insubordinação acima, o foguista insultou o maquinista diante do chefe de depósito, pois o atraso no trem de condução de pessoal, na verdade, poderia lhe acarretar atrasos posteriores, quando estivesse em serviço. Os maquinistas e foguistas tinham sua caderneta de “Horário” que prescreviam as exatas horas de chegada e saída nas estações ao longo do trecho de serviço. Por meio da caderneta de “Horário”, o maquinista programava o tempo necessário para se percorrer o caminho de uma estação a outra e os intervalos para realizar a manutenção e os testes nas locomotivas. A necessidade de obedecer ao “Horário” acabava condicionando os próprios trabalhadores, mas na verdade, o tempo exercido na Companhia era minuciosamente regulado pela inspetoria, que ameaçava os atrasados com o dispositivo da punição, de modo que cada segundo era valorizado pelos responsáveis da máquina. Esse tipo de condicionamento implicava a assimilação da caderneta de “Horário” pelos maquinistas e foguistas. No momento que ocorria a interiorização do “Horário”, o tempo do relógio passava a ser “*o olho do poder*”, compreendido por Foucault (Id.: 218) na sua análise acerca do *Panopticon* de Bentham: “*um olhar que vigia e que cada um, sentindo-o pesar sobre si, acabará por interiorizar, a ponto de observar a si mesmo. Fórmula maravilhosa: um poder contínuo e de custo afinal de contas irrisório*”. A regra do Horário era estrategicamente transplantada para fora do espaço de trabalho. A máquina, a linha e a eletricidade deveriam funcionar nas 24 horas do dia, assim como os trabalhadores ligados a esses materiais. Alguns trabalhadores de muitos setores das estradas de ferro eram requisitados somente quando a empresa necessitava de reparos nos equipamentos. O Sr. Ruy Gouvêa, 65<sup>8</sup>, natural de Rio Claro, que mora ao lado da estação de Campinas, lembra da sua responsabilidade com a companhia:

“Passageiro tinha prioridade. Dava um problema, principalmente época de chuva, a gente costuma dizer, a gente ficava

---

<sup>7</sup>- Cópia para Fé-de-Ofício, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Bauru, 15 de fevereiro de 1944.

<sup>8</sup>- Entrevista realizada em março de 2002.

sempre de orelha em pé. Tempo de chuva, raio, relâmpago, dezembro, janeiro, a gente ficava sempre de prontidão. Porque cê tava dormindo assustando toda hora. Cê tava tão preocupado de atendê. Eu fiquei aí, não podia sair da casa, aí de madrugada né. A gente era tão preocupado que a gente acordava a noite assustado: o telefone tocô? Minha mulher e então as veiz fala: - ‘pô mais dorme rapaiz, você não dorme. Não, ninguém tocô, não tocô nada’. A gente achava que alguém chamô e a gente não atendeu, não podia. A gente sabe, a gente tinha responsabilidade daquilo.”

O passageiro, o público nunca foi prioridade, mas a empresa fazia parecer que sim. Prioridade das estradas de ferro paulistas sempre foi a carga. Os horários do pessoal de máquina, trem e eletricidade eram disciplinados em função do compromisso da companhia com os seus principais clientes: cafeicultores, citricultores, produtores de carne, etc. A responsabilidade em relação ao Horário dos trens mantinha de prontidão o pessoal responsável pelo cuidado dos equipamentos, atrapalhando assim os horários de sono. No caso do Sr. Gouvêa, nos períodos de chuva tinha que sair de casa ao lado da estação e despachar os materiais de reposição e as ferramentas. O toque do telefone no seu sonho o acordava e também a sua esposa.

O Horário do trem requisitava mais o pessoal de trem, mas o horário de entrada e saída também era indefinido. Segundo o Sr. André Mascarin<sup>9</sup>:

“Não tinha horário fixo, né!? Não pode também, é conforme o horário do trem. Por exemplo, se saia um trem aí às sete horas da manhã, eu entrava já uma meia hora antes. Seis e meia tinha que tá lá” (...) “A escala é que determinava o nosso serviço. Tudo por meio de escala. Era escala rotativa, então era eles que estipulava tudo o que nois tinha que fazê.”

Segundo o funcionário da escala, Sr. Nicola Venturine, 84<sup>10</sup>, natural de Agudos:

(...) “O maquinista pegava uma escala aqui em embaixo, ficava rodando, rodando, rodando e, até voltá na escala que ele tava aqui embaixo, ele demorava um mês prá roda. Então naquela escala rotativa, ele começava folgando no domingo e folgava uns cinco ou quatro domingos do mês, depois ele passava a segunda-feira, depois ele passava terça, quarta, quinta e sexta até forgá outra vez no domingo. Era uma escala rotativa”.

O pessoal de máquina e dos trens estava submetido à racionalidade dos funcionários da escala, que determinavam o horário de trabalho e tinham a incumbência

---

<sup>9</sup>- Entrevista realizada em setembro de 1999.

<sup>10</sup>- Entrevista realizada em março de 2004.

de convocar um maquinista, um foguista, um ajudante e um chefe de trem a qualquer momento. O pessoal da escala chamava primeiramente quem já estava descansado, de modo que a rotatividade era estabelecida em função do descanso. Todavia, aos funcionários da escala só não era permitido manter o trabalhador por mais de doze horas no serviço, pois se algum acidente acontecesse no tempo da jornada extra, recaía uma pesada multa sobre a companhia. Podia-se manter o indivíduo no trabalho até o limite tolerado pela lei, mas esse limite era ultrapassado com frequência. A maioria dos trabalhadores achava bom o sobre-tempo, afinal, as horas extras representavam dinheiro a mais no fim do mês. Contudo, as horas descansadas nunca eram suficientes e para prolongar as horas de descanso, o trabalhador tentava enganar a companhia pedindo à esposa para transmitir a falsa informação da ausência do marido quando alguém da escala viesse chamá-los em suas respectivas casas, em horários imprevistos. Para dificultar a deserção dos indivíduos, a companhia tinha uma estratégia:

“Antigamente existiam os chamadores. Então, os maquinistas que prá pegá os turnos da madrugada, depois da meia-noite, eles eram chamados em casa. Tinha dois chamadores, que durante a noite trabalhavam chamando o pessoal até as cinco horas da manhã. Os maquinistas tinham uma chapinha com o número dele e quando o chamador batia na janela, ou na porta, ele pegava e entregava aquela chapinha pra ele, que era pra prová que ele chamo ele, pois se ele perdesse hora, o chamador tinha a prova que tinha chamado ele.”

“Essas chapinhas eram colocadas no depósito, num quadro. Então, o maquinista, ou o ajudante, que chegava ele via a escala dele, ele ia entrá de madrugada, ele retirava a chapinha dele e já levava pra casa, prá sê chamado. Só pra tê um sono mais, mais tranqüilo, prá num ficá preocupado, prá por o despertador, etc, então era assim que a ferrovia funcionava.”<sup>11</sup>

As chapas circulares de 8 cm faziam parte do sistema de distribuição de Horário e sinalizavam para as escalas dos trabalhadores e representavam também a responsabilidade e a consciência do próximo serviço. Quando o maquinista e foguista chegavam de um dia de trabalho pegavam as chapas com um número associado aos seus nomes, logo em seguida conferiam o quadro produzido pelo pessoal da escala. Se o trabalhador não levava para casa a chapa e se por alguma necessidade da empresa fosse necessário convocá-lo, o chamador ia até a casa do indivíduo e o entregava. A casa próxima às estações facilitava a comunicação e a prontidão dos trabalhadores em relação aos próximos serviços. O pessoal de escala tinha controle de todas as

---

<sup>11</sup>- Idem.

localizações das máquinas, vagões, carros de passageiros, e pessoal de máquinas e trens. O trabalho do pessoal de escala também era permeado pelas responsabilidades de serviços e, sobretudo, pela ordem dos serviços. O contrário da ordem comprometia a execução de seus respectivos trabalhos. O Sr. Nicola Venturine não aderiu à greve pela encampação:

“Eu não era adepto à greve. A greve me dava muito trabalho, porque o pessoal, principalmente os maquinistas abandonavam as locomotivas e as composições no local e aquilo paralisava completamente a escala, porque a escala era uma rotina” (...) “e aquilo parava de uma vez, quando ia retoma a rotina outra vez era um trabalho danado porque aí eu precisava ver onde é que estava as composições, as locomotivas paradas e escalando o pessoal prá pegá aquela composição prá começá tudo outra vez, o trabalho é imenso, era um trabalho imenso”<sup>12</sup>.

O trabalho, que já era imenso, dobrava com a desordem desencadeada com a paralisação dos serviços e abandono das composições em qualquer trecho da viagem interrompida. A rede de chefias e fiscalização do trabalho entre os ferroviários tinha a função de sustentar a dominação e manter a “ordem nos serviços”. Porém, a forma como a Paulista sustentava o seu lucro desafiava o respeito do Horário relativo aos interesses dos trabalhadores. Nas greves pela encampação, uma das maneiras usada pelo sindicato para convencer os maquinistas foi o esclarecimento de que as 200 horas de trabalho mensais eram completadas com o sobre-tempo e o compromisso firmado pela instituição de que a luta obrigaria a Companhia Paulista a pagar o adicional noturno. A empresa usava o sobre-tempo como uma medida para controlar os maquinistas, foguistas e ajudantes e para manter a ordem econômica e disciplinar. Quando a rede era desarticulada, sobretudo com a paralisação dos trens, alguns chefes ficavam responsabilizados pela reordenação do tráfego e conserto dos estragos, como o superintendente de Dois Córregos e o engenheiro de Botucatu, que tiveram que providenciar o conserto dos materiais sabotados e conduzir uma locomotiva, respectivamente, na greve de 1934 organizada pela Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo. A inversão da “ordem” nas greves trazia várias conseqüências para a estrada de ferro e em nome da “ordem” os patrões justificavam o uso da força e toda a disciplina, inclusive a aplicação das punições.

Dependendo da seqüência das punições e de acordo com suas gravidades, os sujeitos poderiam ser demitidos, ou levados à Justiça do Trabalho. Os líderes sindicais e

---

<sup>12</sup>- Idem.

chefes de trens Irineu de Oliveira Prado e Núncio Soares da Silva, sofreram inquéritos judiciais trabalhistas, mas só o segundo foi demitido, acusado de sabotar as linhas e cortar fios de telégrafo na ocasião da greve de 1934. Irineu foi processado duas vezes. A primeira vez em 1957, pela prática deliberada de faltas, que o enquadraram no Artigo 482 da Consolidação das Leis de Trabalho<sup>13</sup>. A direção da Companhia Paulista tomou a decisão de demiti-lo, pelo seu comportamento irregular “*baseado, ilusoriamente, em imunidades de Diretor Sindical*”. Por exemplo:

“Agrediu, no dia 22 de Agosto próximo findo, às 13h20”, na plataforma da Estação de Campinas, na chegada do Trem R-6, outro superior hierárquico, o Sr. Francisco Belmonte, Guarda-Trem de 1ª classe, que se achava fardado e em serviço, por haver este insistido no cumprimento do Regulamento da Estrada e no Regulamento Geral dos Transportes que proíbem viajar sem passagem ou passe regularmente emitido”.<sup>14</sup>

Nessa ocasião, Irineu queria burlar as regras da empresa que determinavam aos funcionários o porte dos passes livres, cedidos pela Companhia em quantidade controlada, ou das passagens compradas na bilheteria. Na sua função de chefe de trem de 2ª, favorecia os seus companheiros com a não marcação dos passes: ao invés de imprimir força no furador de passagens, apenas o colocava sobre o papel e o flexionava levemente, sem que tornasse o passe nulo para uma próxima viagem. Mas, o chefe de trem de 1ª classe estava determinado na execução de sua função, na “defesa da ordem e da disciplina da empresa”. Irineu argumentou ao chefe que a viagem era importante para a categoria. O chefe insistiu no cumprimento das regras e Irineu partiu para a briga. Segundo o advogado da empresa,

“Assim, na defesa da ordem, da disciplina e da integridade física dos funcionários e do público, não pode menos a Requerente do que ingressar com o presente inquérito” (...)<sup>15</sup>

Irineu não desafiou o sistema disciplinar da empresa, mas sim a traição do seu igual, um chefe de trem como ele, que se recusou a apoiar o “movimento”. Irineu não foi demitido, porque o juiz acatou as prerrogativas da CLT. No seu segundo inquérito trabalhista foi apontado como um dos subversivos pelo presidente do sindicato, que

---

<sup>13</sup>- As alíneas do Artigo 482 citadas pela requerente da rescisão de contrato por justa causa, nas quais os atos de Irineu se enquadravam, eram as seguintes: “*a) ato de improbidade*”; “*b) incontinência de conduta ou mau procedimento*”; “*h) ato e indisciplina ou de insubordinação*”; “*k) ato lesivo de honra e boa fama ou ofensas físicas praticadas contra o empregador e superiores hierárquicos, salvo em caso de legítima defesa, própria ou de outrem*”.

<sup>14</sup>- Nota de Fé de Ofício reproduzido no Inquérito Judicial Trabalhista. De São Paulo para Rio Claro, 7 de Novembro de 1957. Dr. Luiz Dias da Silva.

<sup>15</sup>- Inquérito Judicial Trabalhista. De São Paulo para Rio Claro, 7 de Novembro de 1957. Dr. Luiz Dias da Silva.

atendeu ao pedido da diretoria da estrada de ferro obediente ao Ato Institucional Nº 1<sup>16</sup>. Foi absolvido novamente, mas dessa vez o juiz teria se baseado na idéia de que Irineu era um bom trabalhador. Irineu relatou que 20 dias após a “revolução”, por volta da meia-noite, estava caminhando pela Avenida 8 em Rio Claro e notou o início de um incêndio. Foi até a guarita e percebeu a presença de apenas um vigia, mas distante do local de onde dava para ver a fumaça. Então pulou o portão e arrombou a porta da ferramentaria e quando já tentava controlar as labaredas com potes de água, o vigia apareceu, foi até o telefone e pediu socorro:

“Ajudei, evitei um incêndio nas oficinas e eles só me mandaram uma cartinha muito mal agradecida, dizendo: ‘venho por esta agradecer por ter ajudado a apagar o incêndio’. Pô! Eu evitei um incêndio! Agora, depois disso daí, eu sou processado por subversivo!? É um absurdo! Daí, eu juntei essa carta para o juiz do trabalho e ele disse assim: ‘um elemento que vem de fora da hora ajudar apagar o fogo fez isso aí, evitou que pegasse fogo na oficina inteira’.”<sup>17</sup>

Nessa fala de Irineu pesa a idéia de “justiça moral”: houve fidelidade em relação à empresa e mesmo assim foi acusado pela direção de subversão. Apesar do benfazejo, a ele não foi encaminhada nenhuma carta da administração constando o “elogio” e isso parece ter lhe causado certo ressentimento. Geralmente, o elogio adivinha de um ato isolado, nunca referido a uma ação de grupo, como um “bom” trabalho executado que pudesse resultar em um acréscimo no salário, uma espécie de prêmio por produtividade. O elogio era um prêmio direcionado a indivíduos e pertencia ao registro do compromisso, obediência e fidelidade para com a empresa. Em todas as fichas “Fé de Ofício” investigadas, os únicos atos considerados pela empresa “dignos” de elogio diziam respeito ao comparecimento do funcionário no serviço durante períodos de greve. Na cópia de “Fé de Ofício” encaminhada ao empregado a mensagem aparecia assim:

“No recente movimento grevista realizado na C.P. nos dias 14, 15 e 16 do mês de abril de 1959, foi notado que V.S., denotando alto espírito de disciplina, compreensão dos seus deveres para com o

---

<sup>16</sup>- Em 9 de abril de 1964, foi decretado o Ato Institucional Nº 1, determinando a cassação de mandatos políticos de opositores ao regime militar e tirando a estabilidade de funcionários públicos. No dia 15 de maio, as direções das estradas já haviam formado as comissões de sindicâncias, requisitadas pelo secretário de transportes do Governo do Estado de São Paulo, encarregadas de realizarem a inquirição nos setores das companhias. Uma das perguntas exigidas pela ditadura era: *“No setor ferroviário sob vossa responsabilidade, existe algum ferroviário, mesmo aposentado, que tenha rebeldia contra a hierarquia funcional (combate a Chefes no serviço, resistência continuada a ordens de serviço, má execução propositada e continuada do serviço, etc.)?”*. Fonte: DEOPS, 15 de maio de 1964, 50A-252-241, folha 3-A.

<sup>17</sup>- MARRACH, Ob. Cit.: 176.

Público e Cia. Paulista, compareceu ao serviço apesar das dificuldades criadas pela massa dos elementos em greve.”

“Por esse motivo é com prazer que o elogiamos e registramos na sua Fé de Ofício esse fato que só pode contribuir para o seu progresso nos quadros dessa Companhia.”<sup>18</sup>

As noções de espírito de disciplina, compreensão dos seus deveres para com o Público e Cia. Paulista e, sobretudo, a relação de troca baseada na idéia de progresso na carreira por obediência estão relacionadas à ideologia da empresa. Todavia, essa ideologia era sustentada por uma série de sistemas de controle político, que passavam quase de maneira despercebida pela reflexão crítica, mas que tem eficácia por ter se tornado uma representação social. O compromisso do indivíduo com a empresa parecia ser sustentado pela idéia de que a disciplina era válida para oferecer bons serviços ao público e manter a “ordem no serviço”. Pelo menos, isso é o que a memória dos antigos ferroviários da Vila Industrial aponta no presente. Na fala do Sr. Oswaldo Gotardi, 82<sup>19</sup>, é possível compreender uma série de representações nesse sentido:

“Na Companhia Paulista a gente aprendeu muito disciplina, foi bom prá nois. Educação, enfim, tudo, tudo. Porque qualquer coisa errada que cê fizesse você era punido, você tinha que andá na linha. Porque, por exemplo, esses cara que bebia, esses cara que fazia, eles recebiam carta, já notificando o indivíduo, né. Negócio de bebe, porque nois tinha muita fiscalização. Inclusive, os dono de bar, por exemplo, nois chegava em Rio Claro e a turma ia p’o bar bebê um café com leite, qualquer coisa que dava certo. Agora, tinha uns lá que já não pensava nisso, então ia lá e tomava umas e outra lá. E os inspetores é que andavam, especulavam essas coisa, né!? E quando eles sabiam que o fulano fazia isso, então eles mandavam uma cartinha p’o cara, eles mandava uma carta p’o cara, notificando o nego do que ele tava fazendo de errado, se ele continuasse eles tirava ele da carreira, tirava. Aí eles punha ele como feitor, limpador no depósito, punham como plantão no depósito, eles tiravam da carreira de máquina” (...) “O clima aí na Paulista não era de brincá não, o negócio era sério e era bão. Você vê que aquilo, cada vez ficó melhor, no fim é que num tava mais. E o pessoal sempre trabalhava, cê vê, mesmo que a gente ganhava poco, mas naquele tempo cê num tinha onde trabalhá, que tinha pocas firma, né!? Você pegava um serviço na Companhia Paulista, cê não queria mais saí daí” (...)

---

<sup>18</sup>. Cópia para Fé-de-Ofício, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Jundiaí, 27 de maio de 1959.

<sup>19</sup>. Entrevista realizada em março de 2004.

(...) “Então, era uns inspetor fraco também. Gente que, eles foram a inspetor pelo fato de arguem querê bem eles aí. Nunca foro uma capacidade. Eles ia a inspetor aí quem eles achava que deveria por. Mas, nego que conhecia memo o serviço, num punha não. Porque a gente sabia falá as verdade. Porque conhecia o serviço, pros próprio lá, né, o chefe de tração e daí por diante, mas a gente sabia falá o que tava acontecendo. Inclusive, teve um maquinista, ele chamava Dagoberto Favareto, pusero ele como inspetor naquele ramal de Piracicaba quando veio as locomotiva diesel. Aquele home, era o tipo de home que falava o que era, eles num dexáro ele como inspetor. Porque, porque quando era prá defende eu, ele defendia, ele conhecia. Então eles num queria assim, eles queriam era expludi memo. Queria inspetor que punisse.”

Aos olhos da fiscalização, a vida privada do indivíduo desaparece. O tempo de intervalo era ocupado pela disciplina “sugerida” pela empresa. Para este ferroviário a disciplina significava segurança e correção. A vigilância era boa, pois educava. No fim do mês, o trabalho sem penalidade era compensador, sobretudo, porque a estrada de ferro era o melhor lugar para se trabalhar: entrou, não quer mais sair. O sujeito moralmente desajustado recebia primeiro uma advertência, ou uma prevenção. Depois, em caso de reincidência, sofria as conseqüências do olho do poder, sendo afastado do cargo de responsabilidade, rebaixado ao trabalho de depósito, o que subtraía o “direito” de ganhar um dinheiro a mais com o sistema de sobre-tempo. A fiscalização estava na rua e em qualquer lugar, a sensação de vigilância transbordava do ambiente de trabalho. Porém, a rede disciplinar não era perfeita. No período em que o Sr. Gotardi trabalhava, já observava o aparecimento dos cargos por nomeação, justamente nos setores de fiscalização. Ele conta que um antigo funcionário de máquina para quem deu treinamento, chegou a ser o seu próprio fiscal. A súbita evolução fomentava a suspeita entre os funcionários. A verdade de um inspetor que sabia agir com honestidade, não era percebida pelo trabalhador em relação à administração. Muito pelo contrário, os cargos de fiscalização eram delegados aos sujeitos que sabiam apenas punir. Isso significava um bom negócio para a empresa, que descontava grandes quantias da folha de pagamento dos seus funcionários. A punição era um instrumento de dominação com dupla função: econômica e disciplinar.

A penalidade econômica aplicada aos trabalhadores, por si só gerava desconfiança. Nem sempre a culpa era da pressa do ferroviário sem disciplina. Assim recorda o Sr. Antonio Mafra, 75<sup>20</sup>:

“Às vezes era defeito de material e a gente pagava. Isso aí rapaz, hi, na ferrovia teve muito. A Paulista era uma disciplina. Principalmente quando o supervisor, naquele tempo num falava supervisor, era inspetor, não era simpático à gente, a gente sofria uma certa perseguição e num era fácil sair dela. Tive um, só que eu sempre fui uma pessoa que nunca dei murro em ponta de faca. Sabe que a gente dá murro em ponta de faca machuca a mão, né!? Então tinha que trabalhar com a cabeça, mas era perseguido por causa que eu era muito sindicalista. Eu enfrentava mesmo, eu era... E eles da alta administração, mesmo o supervisor e outros mais, eles pendia tudo pro lado da alta chefia, né!? Então eles davam a gente, né!? (...) “Foi difícil perder dia de serviço, nunca quase perdi dia de serviço. Era cumpridor dos deveres. Todo ano eles davam uma nota. Então, a S7 era a nota máxima, então outros que faziam qualquer coisa lá, era simpático ao inspetor, o supervisor, que é hoje, então os outros davam. E a gente que era meio... dava M6 e a gente se revoltava, né!? Prá ser sincero, na ferrovia, que eu mais senti um ferroviário respeitado, foi quando eu passei pra maquinista de passageiro.”

O Sr. Antonio Mafra trabalhou durante 19 anos nos cargos de foguista e ajudante de maquinista. Portanto, só no final da carreira assumiu o cargo de maquinista de trens de passageiros. Essa demora resultou da perseguição da alta administração, que orientava seus “chefezinhos” para dificultarem a ascensão na carreira das pessoas identificadas com o lado combativo do sindicato da categoria e uma vez marcadas pelo olhar dissimulado do alçoz, dificilmente escapavam. A cada ano o funcionário recebia uma nota média, que servia como referência para as promoções. A revolta do Sr. Antonio Mafra advinha da inexistência de um critério justo do sistema de pontuação do “quadro de merecimentos” da Paulista, portanto, era condescendente com a disciplina, porém contrário às injustiças que o sujeitavam mais, como as punições resultantes dos sistemas de controle disciplinar e econômicos da companhia. A justiça moral é um aspecto fundamental da análise do mundo ferroviário. O respeito às normas e à dignidade dos operários era um dever dos trabalhadores graduados e chefes diversos. Caso a injustiça fosse evidenciada, certa era a insatisfação dos operários.

---

<sup>20</sup> - Entrevista realizada em junho de 2004.

Em 1951, a Paulista promoveu aumentos para a toda categoria, mas desiguais, pois protegeu os cargos de chefia, em detrimento dos trabalhadores ligados às funções com remunerações menores. Ao longo de 10 anos o ambiente operário viveu a inquietação ocasionada pela estagnação desencadeada pelo sistema de dominação econômica da companhia, como as punições. O primeiro a sofrer a consequência do desequilíbrio hierárquico foi o presidente do sindicato naquele momento, Moacyr Prado, que então ocupava um cargo subordinado diretamente à Inspetoria Geral da companhia e, por isso, foi taxado de pelego. Ele perdeu a direção do sindicato e sofreu discriminações diversas:

(...) “Recebi ordem para pagar ingresso ao entrar na gare para ir ao escritório, digo ir ao escritório, porque desde que assumi o meu cargo na Superintendência em 5 de setembro de 1955, ao deixar a presidência do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, estou sem função, castigado, humilhado, prejudicado, e agora ultimamente provocado, etc.”<sup>21</sup>

A companhia promoveu Moacyr Prado antes que ele concorresse à reeleição sindical contra a chapa representada por Irineu Prado e Hary Normanton. A discriminação voltada a sua pessoa indica certa desestabilidade do sistema hierárquico e disciplinar da empresa, pois ele não representava apenas o papel de oposição política, mas também de um chefe de serviços. Esse tipo de atitude envolvia certa disputa política pelo poder e desafio à representação da disciplina na empresa pelos trabalhadores. A partir de 1959, as greves pela encampação abalaram o sistema de poder da Companhia Paulista, culminando na desapropriação das suas ações e a consequente destituição de sua diretoria. A reestruturação da estrada de ferro pelo Estado implicou a desestruturação do seu sistema disciplinar baseado na rede de chefias. Segundo, João Gomes Pardal:

“No serviço ferroviário tem uma disciplina e que eu trago até hoje como recordação, pela hierarquia que era o trabalho. Todo funcionário recebia, por ano, uma média, uma nota média do seu trabalho, da sua produtividade, do que ele fazia. Isso servia como referência para que ele pudesse receber sua promoção. Essa promoção era um número em que você achava e não passava ninguém, um na frente do outro, até chegá numa hierarquia. Então, havia uma disciplina muito, uma das melhores que eu vi até hoje. Não havia o cargo de proteção, não havia cargo de apadrinhamento, não havia

---

<sup>21</sup>- Carta de Moacyr Prado ao Superintendente Durval de Azevedo, Fé de Ofício, Campinas, 24 de Novembro de 1957.

cargos que pudesse haver político que pudesse dar. Então era um cargo por merecimento, por qualidade de cada um na ferrovia. Eu guardei isso, porque no final, quando eu fui pra se chefe de escala, fui convidado, eu concorri com três, com três participantes que julgavam ter o direito. E por essa disciplina, que havia na ferrovia, eu acabei vencendo por ser melhor qualificado, melhor classificado, então eu assumi o cargo de chefe. Então eu, não por favorecimento, se tivesse sido outro mais velho que eu, teria reconhecido, mas pela disciplina, pela ordem que tinha na promoção da ferrovia. Eu tive uma decepção nos últimos cinco anos em que a ferrovia foi adquirida pelo Governo do Estado, então viró cabide de emprego, não tinha mais disciplina, não tinha mais uma formação, não tinha mais nada. A ferrovia foi decaindo, decaindo, poderia ter trabalhado mais uns três anos e poderia ter até vantagem no ordenado, mas eu preferi sair por causa da moral que a gente tinha de trabalhá, eu não suportei. Então, eu me aposentei.”

O Sr. Pardal entende que a disciplina era boa para o trabalhador, pois ela era justa e mantinha a ordem nos serviços da companhia. O sistema de pontos significava a comprovação da qualidade do ferroviário e por meio dele conseguiu ascender naturalmente na sua carreira. Antes de chegar ao cargo de chefe da escala, experimentou os serviços de praticante de chefe de trem a chefe de trem de 1ª Classe, ou seja, no seu cargo podia exercer a autoridade de quem conhecia todas as atribuições dos funcionários, assim como suas especificidades. A ordem deixou de existir quando a ferrovia passou a ser administrado pelo Estado e os cargos de chefia passaram a ser distribuídos a partir de favorecimentos políticos. A constatação do Sr. Pardal, também, é compartilhada por ferroviários, como o Sr. Milton Dias Fonseca, que percebeu que trabalhador agora ensinava engenheiro. A tese de Mannheim (1994), mais uma vez se aplica nesta interpretação. O ferroviário não está mais em posição de ser influenciado pela pressão das circunstâncias e sistema de regras estabelecidas e preconcebidas. O sistema de transmissão de valores deixa de existir no momento em que a instituição tem seu mecanismo de poder e enquadramento disciplinar corroído, passando a funcionar apenas como um mecanismo de subtração econômica dos trabalhadores menos graduados. A “revolta” e o desacordo em relação à hierarquia da empresa desestabiliza o equilíbrio disciplinar, mas sem que surja entre o sindicato e os trabalhadores um debate crítico em torno das novas formas de poder que se estabelecem em detrimento da continuidade da qualidade imprimida pelos próprios trabalhadores na execução de suas funções, em benefício da “ordem nos serviços”.

Sem que haja um estudo aprofundado em torno da economia da Paulista, é possível afirmar que essa estrada de ferro nasceu limitada pelos interesses dos seus principais acionistas, ligados a elite econômica e política do período, visíveis nos mapas ferroviários paulistas. Contudo, havia uma clara concepção dos seus investidores de que estavam montando uma empresa ferroviária e para isso importaram não só todos os equipamentos necessários para fazê-lo, mas também todo o sistema hierárquico das estradas de ferro estadunidenses e européias, adaptado à economia nacional. A grande quantidade de greves no setor indica que o sistema de poder nessa estrada de ferro implicou desavenças, como na greve de 1906 e outras não estudadas nesta dissertação, como a greve que resultou na troca de um inspetor geral em 1963. As manifestações grevistas ferroviárias, apesar de terem sido motivadas por múltiplas causas, foram sempre mediadas pela idéia de justiça moral. A tradição hierárquica funcionava de maneira regular e era ameaçada quando o sistema de poder entrava em contradição com os costumes dos trabalhadores, baseados entre outras coisas na própria organização do trabalho na empresa.

O olhar em retrospecto dos ferroviários entrevistados revela também os combates e enfrentamentos no interior das relações de produção ferroviária, no que diz respeito à autodisciplina mediada pelo caráter de “justiça moral”. Todos os ferroviários concebem o sistema disciplinar como fundamental para a “ordem dos serviços”, contudo contestam as penalidades aplicadas sem merecimento, sendo que para muitos, tais penalidades acarretaram prejuízos nas suas respectivas carreiras. As expressões “disciplina que trago até hoje” e “disciplina foi bom para nós” tem o significado subjacente da institucionalização profissional dos indivíduos e caracteriza certa identidade ferroviária, tema que será debatido no próximo capítulo.

## **Capítulo 7**

### **Identidade ferroviária:**

**“A gente tem que tê atrás toda aquela prática”**

“Quer ver as locomotivas que eu guiei? Eu tirei com uma maquininha” (...) “Trem que eu tava fazendo, trem que eu tava trabalhando. Você começa da menor aqui.”  
Mário Barreira, 90, Maquinista da Paulista.



“Essa aqui, é uma das locomotiva menor que existe, que existia na Paulista. Aqui é um ramal que sai de Santa Gertrudes, de Descalvados. Já ouviu falá da cidade de Descalvados? É um ramalzinho de sessenta centímetro, sessenta heim!? A Mogyana é um metro, aí é sessenta. Olha, esse aqui sou eu e esse é o foguista. Olha o tamanho da locomotiva. Aqui tinha um horto grande da Companhia, muito eucalipto plantado. Aqui, nesse lugar já está de São Carlos e sai de Descalvados”.



“Já essa locomotiva já puxa um pouco mais de carga, puxa noventa tonelada. Quatro vagão de açúcar, também sessenta centímetro. Quatro vagão de açúcar, um carro de passageiro e um vagão de bagagem, olha aí. Esse aqui sou também, estou na estação de Vassununga. Esse ramal sai de Porto Ferreira prá chegá em Vassununga. Aqui tinha usina de açúcar e transportava muito açúcar”.



“Essa aqui é uma locomotiva de carga, tá parada no depósito de Piracicaba, quatrocentos e trinta toneladas.”

Sr. Ruas: “Esse nego subiu em cima do lampião pô”.

Sr. Barreira: “Estava sem vapor essa máquina.”



"Essa aqui é uma locomotiva a diesel. Uma das primeira diesel que veio. Está na estação de Nova Odessa. Estava engatado num trem prá saí. Esse aqui sou... Está vendo ali? Um ali? Sou eu, eu que estava fazendo esse trem, ia para Piracicaba. Seiscentos e cinquenta tonelada essa diesel aqui puxava”.



“Essa aqui já é elétrica, olha. Jundiaí, aí já é na estação de Jundiaí. Essa é a locomotiva elétrica. Esse é o ajudante, aquele ali sou eu, esse é o feitor de manobra. Aí, essa locomotiva aqui puxava mil tonelada de carga” (...)

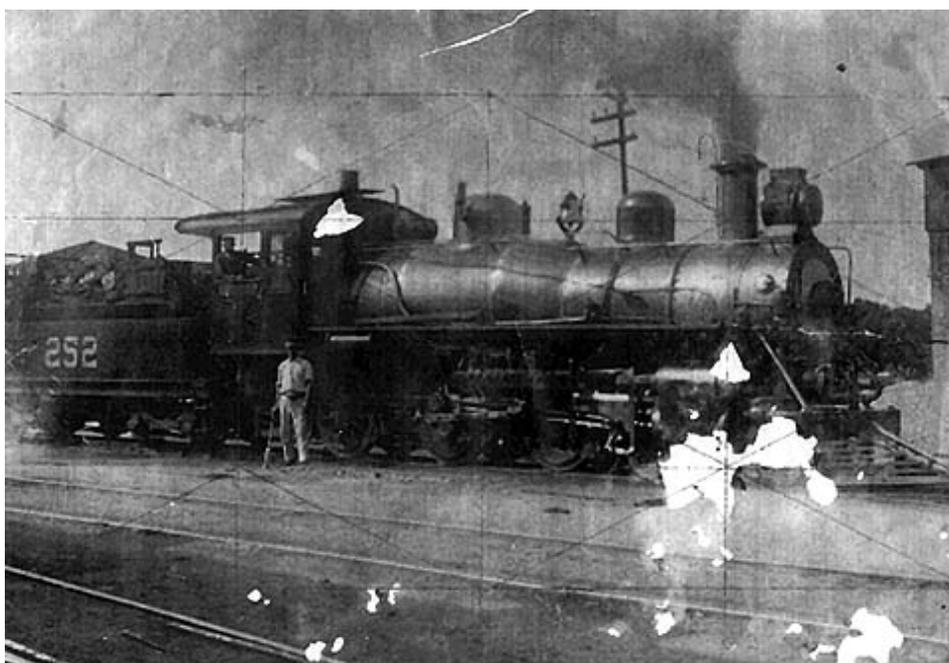
“Olha outra locomotiva grandona. É trem de passageiro! Essas máquina era boa. Essas máquina eu trabalhava muito lá para o lado de Bauru”.



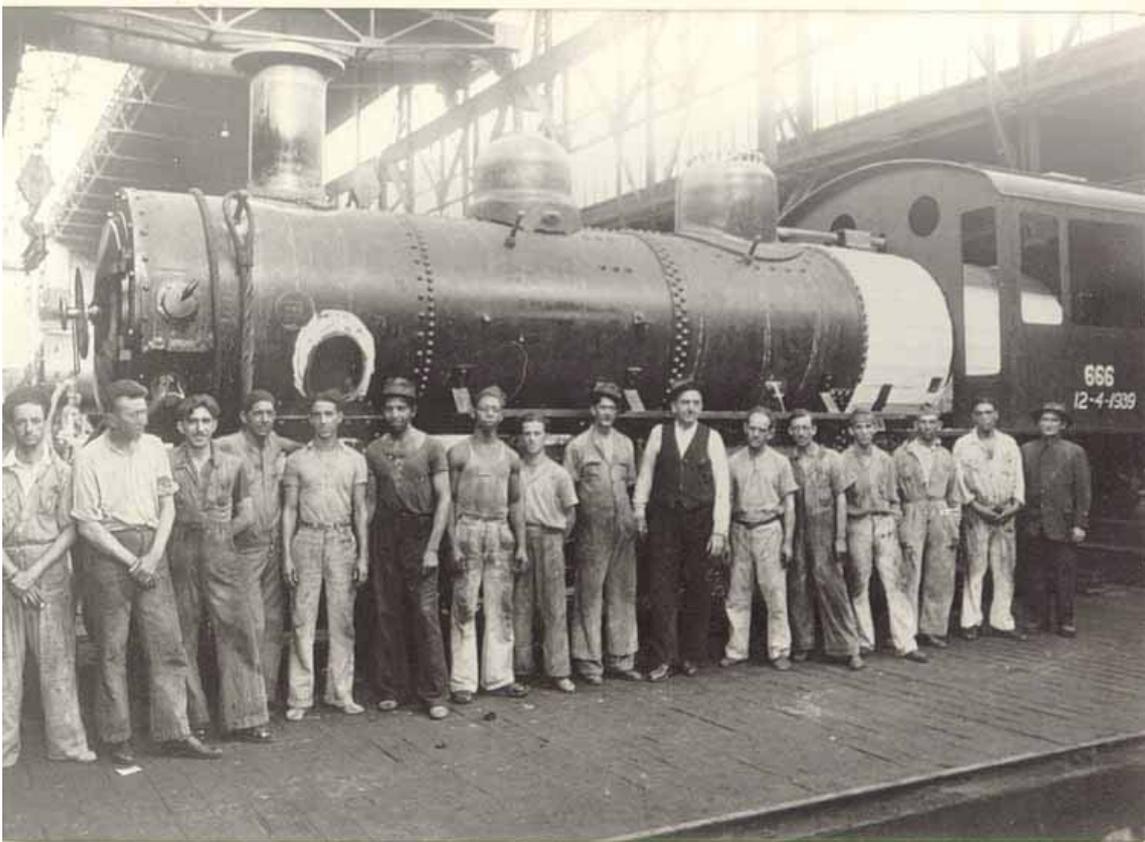
“Essa aqui já é num ramal de Piracicaba, num trem de passageiro. Esse aqui, também estou dirigindo. Estava preparando ela prá fazê um trem de passageiro que saia de Piracicaba às duas e meia. Está parecendo só um pedaço dela. Esse aqui sou eu, esse aqui é um foguista, esse aqui é um outro foguista que estava lá. Esse aqui não é empregado.”

“Estava preparando a máquina. Preparando ele, tem que azeitar, tudo prá ter o movimento da máquina” (...)

“Essa eu tirei como maquinista” (...) “É a máquina mais cumprida que tinha. Eu trabalhei nessa máquina de foguista. Olha o tamanho. Aqui é praticamente duas máquina. O Sr. está vendo o movimento aqui, as rodas, as brassagem, aqui é o cilindro e tem esse movimento todo. Quer dizer que é praticamente duas máquina” (...) “Aqui você tá vendo um tubo aqui. Esse tubo é que alimenta a caldeira, que a água passa pra ir prá caldeira”.



“650: trabalhei cinco anos com aquela máquina. Eu estimava ela que nem eu estimava minha família. É, a gente pega amor. Trabalhava com amor. Tinha a Mogyana aí.”  
José Ruas Filho, 89, Maquinista da Mogyana.



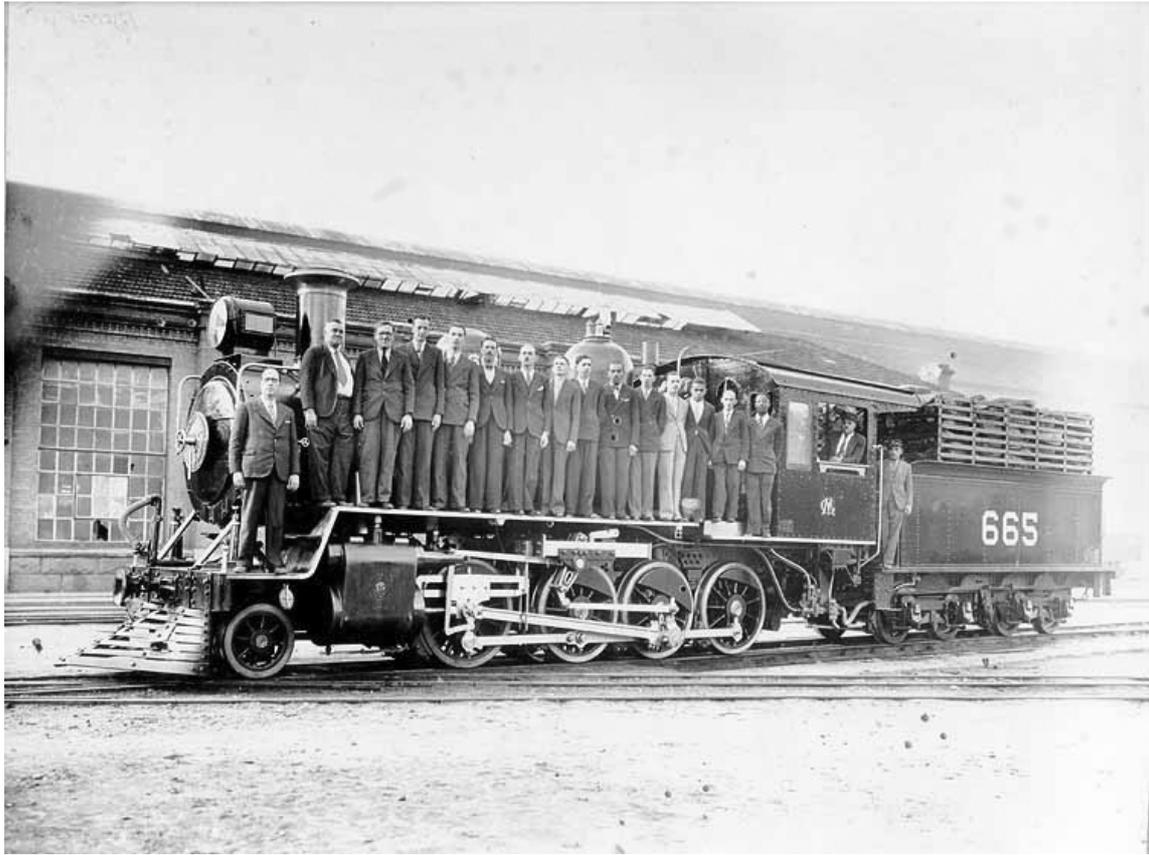
“Era uma oficina completa, só que os torno era de 1900. As máquina ali era de 1900. Tinha uns três ou quatro, deixa eu vê: tinha três torno de rodas de eixo, tinha quatro torno grande, grande prá negócio de bucha, né!? E tinha torno pequeno prá tornera, apito, essas coisa miúda. Essas três máquina que fizero lá, fui eu que fiz os apito dela, das três máquina fiz os três apito.”

“Até quando acabo de fazê as máquina, tiramo as três máquina, aí veio uns engenheiro de estrada de ferro, engenheiro falava, uns dos engenheiro, nois tava tudo ali, os engenheiro era tudo coisa, né!? Tava tudo ali, a tôa ali, num trabalhava, né!? Ganhamo um dia sem trabalhá, esses engenheiro viero e falô pró chefe da oficina, pró chefe lá da locomoção e otros engenheiro na seção de torno, quando chego na seção de torno eles olharo assim, falô: –‘Cadê os torno daí? Num é isso daí?’ Eles falaro: - ‘isso não é torno! Isso é carroça!’ Tudo velho, né!? –‘Ceis num tem tornero aqui!’ – ‘Como é que nois num temo, olha as locomotiva que nois fizêmo.’ – ‘Ceis num tem tornero, vocês tem artista aqui! Trabalhá em maquina velha assim é sê artista!’”

“Porque o torno velho num corta paralelo, corta cheio de curva e p’o sujeito fazê uma axial, axial é aqueles pistão, né, precisava í com o compasso e depois limá e calibre prá por ali pra ficá paralelo, e era duro fazê aquilo” (...)

(...) “664, 665 e 666 foi as três locomotivas que nois fizemo aí. Eu fiz os três apito, a peça que faz mais barulho na máquina” (Risos).

Sr. Waldemar de Carvalho (o homem negro de camisa regata, postado no centro do grupo).





“Esse aqui foi lá na estação, no ramal de Palmeiras, em Sta. Cruz das Palmeiras, lá na bardeação. Aqui, nessa estação aqui, de um lado era a Paulista, de outro lado era a Mogyana. Estação Sta. Verediana” (...) “Então, quando eu entrei na ferrovia, a turma que morava em Ribeirão Preto, eles vinham no trem da Mogyana e baldeava pra Paulista, que a Paulista era muito mais rápido do que a Mogyana” (...) “Essa estação aqui, a turma vinha pela Mogyana, de Ribeirão, lotado. Iam pessoas de Sta. Cruz da Palmeiras, que dá uns quinze quilômetro, eles ia de carro pá pegá lugar. Tinha gente que saia de pé, lá, prá vim prá São Paulo, pá Campinas”

Sr. Antonio Mafra (na frente da locomotiva).



Sr. Mário Barreira, década de 1940, Foguista.



Sr. Odilon Barretto, 2004, Chefe de Trem de Passageiro.



Sr. José Costa Mattoso, década de 1950, Chefe de Estação.

A série de fotografias apresentada pode ser dividida em dois tipos de registros: um biográfico, que são fotos relativas às pessoas que nelas aparecem; e outro institucional, que são fotos feitas por fotógrafos contratados pelas companhias Paulista e Mogyana. As estradas de ferro produziram grandes acervos fotográficos, com imagens do progresso das estradas de ferro no interior do Estado de São Paulo, cujo significado do registro não ultrapassa o aspecto documental, uma vez que as imagens foram feitas para demonstrarem aos seus acionistas a evolução e o destino do dinheiro aplicado nos equipamentos e construções diversas, muito embora hoje essas imagens revelem outros significados.

De uma forma geral, essa série de fotografias tem o objetivo de mostrar alguns significados subjacentes, como a evolução técnica desse meio de transporte; a importância das estradas de ferro no passado; e, sobretudo, a relação de identidade do indivíduo com a sua profissão.

O Sr. Mário Barreira, 90 anos, natural de Campinas, é dono das fotografias apresentadas nas páginas 298, 299, 300 e 301, menos da segunda foto da página 298. Nela aparece um manobrador e o Sr. Antonio Mafra, foguista de roupa branca, que é o atual dono dessa fotografia. O Sr. Barreira foi o autor. Ele levava uma câmera fotográfica na bolsa para registrar as diferentes locomotivas que conduzia e pedia para que alguém o fotografasse ao lado delas. A primeira foto foi registrada pelo manobrador. Cada imagem carrega um significado, como aparece nos relatos do Sr. Mario Barreira e do Sr. Ruas<sup>1</sup>. Na ocasião em que o Sr. Barreira apresentou as fotos, particularmente a exposta na página 301, os dois ferroviários exploram muito mais que a simples imagem. Quiseram demonstrar como era o serviço de máquina:

Sr. Ruas: “E água não pode faltar se não derrete o bujão da fornalha, aí leva bronca”.

Sr. Barreira: “A caldeira pode ter pouca água, mas não pode secar”.

Sr. Ruas: “Se você vê que tem pouca água e não consegue, você tem que pará”.

Sr. Barreira: “Se na subida a água tá parecendo pouco na caldeira – porque tem um nível né, tem locomotiva que tem ali dois nível – então, pelo nível, você vê se pode prosseguir ou não”.

Sr. Ruas: “Tem dois jetor, um do lado do maquinista e outro do lado do foguista. Comigo, aí na Mogyana, aí só funcionava só um. Eles trocaram de jetor, uns jetor que veio da Alemanha, não sei da

---

<sup>1</sup> - Os dois ferroviários foram entrevistados juntos na casa do Sr. Barreira, em setembro de 1999.

onde é. Diz que injetava água, passava lá por dentro da caldeira lá. Depois, tinha tanta válvula que no fim mais ninguém consertava, então mais ninguém consertô” (...)

A imagem registrada, talvez, em meados da década de 1950, permitiu aos ferroviários falarem do cuidado que tinham com o nível de água, para que não secasse a caldeira e queimasse o bujão. Nessa fotografia que foca os trabalhadores, o Sr. Barreira e o seu foguista estão preparando a locomotiva para partirem em viagem. Ele segura um martelo usado para bater e testar as rodas, o foguista um jarro de óleo para lubrificar as peças da locomotiva. Depois de tanto tempo, o ferroviário ainda se lembra do horário de partida do trem que iria conduzir.

Os relatos do Sr. Barreira descrevem as características das localidades, os aspectos econômicos dos lugares e as potências das locomotivas. As duas primeiras fotografias, feitas no mesmo lugar, dia e hora falam do trem composto por um vagão de bagagens e um carro de passageiros, a fumaça saindo da chaminé desenha a direção do vento. Na segunda foto aparece o manobrador que se veste como um chefe de estação, porém o quepe é do Sr. Mário Barreira. O foguista, que é o Sr. Mafra, aparece com a roupa toda clara e traz o significado do operário limpo, mesmo exercendo uma função cuja normalidade é a sujeira, o que leva a conclusão de que quem lava a roupa, ou a veste tem que se esforçar muito para mantê-la limpa. A locomotiva está pronta para partir em viagem no ramal de Descalvados, de bitola de 0,60cm.

Na terceira foto, o Sr. Barreira aparece apoiado na locomotiva 870 que carregava uma grande chaminé e desfilava em meio aos canaviais da região de Sta. Rita do Passa Quatro. Aqui ela aparece parada na estação de Vassununga, pronta para partir em viagem e cumprir a caderneta de Horário da Paulista.

A quarta fotografia revela que no depósito de Piracicaba, no momento em a imagem foi registrada, não havia nenhum fiscal, pois um homem subiu no farol. O Sr. Barreira aparece sobre a polaina da máquina, que é uma Mallet, com a imponência do condutor.

Na sexta foto aparece apenas a cabeça do Sr. Barreira. A locomotiva não é mais a vapor e o foguista deu lugar ao ajudante de maquinista. Na sua fala o Sr. Barreira ressalta a sua presença física. O ferroviário, no meio de todas as coisas, está escondido. É preciso procurá-lo: “esta vendo ali, um ali?” O trabalho vivo, o ferroviário, que entra no processo e reanima a máquina inútil (MARX, 1988: 146), se sobrepõem ao meio de trabalho. Na cronologia do desenvolvimento técnico dessas locomotivas, a máquina à

diesel substitui a elétrica, mas o ferroviário faz questão de mostrar por último a locomotiva que mais gostava de trabalhar.

A história dessas locomotivas conta um pouco sobre a vida dos que nelas trabalhavam. O objeto técnico, descartável, substituível e superável é para o trabalhador uma parte de sua família. Ao objeto de trabalho é conferida uma série de significados que transcendem sua simples funcionalidade. O Sr. Ruas, ao ver as fotografias do Sr. Barreira lembrou da locomotiva com a qual se encontrou durante cinco anos. O objeto envolve vida e a ele é atribuído um valor humano: “estimava ela que nem estimava a minha família”. As pequenas fotografias do Sr. Barreira falam de um desejo de guardar a lembrança dos meios de trabalho e, mais do que isso, de um desejo de atestar uma relação de uso: “trem que eu tava fazendo, trem que eu tava trabalhando”.

O trabalhador de máquina registrou as locomotivas que guiou por meio da câmera fotográfica, que trapaceou a fiscalização. O pessoal das oficinas dificilmente teria esse privilégio, pois o olhar da fiscalização centralizada não permitiria um grupo sair da linha de montagem para fotografar segredos técnicos. Mas que segredos? Pelo menos na Mogyana quase não havia segredos. Segundo o torneiro mecânico Waldemar de Carvalho, no final da década de 1930, a Mogyana ainda tinha tornos-mecânicos do final do século XIX. Todavia, as locomotivas que fabricavam carregavam a tecnologia mais apurada, o que tornava os operários artistas. O relato da presença dos engenheiros nas oficinas traz a lembrança do dia sem trabalho, mas remunerado. O trabalho era interrompido somente quando os engenheiros da estrada de ferro entravam nas oficinas. Provavelmente, os tais engenheiros tinham sido convidados para conferirem as instalações das oficinas e os produtos fabricados pela Mogyana. Contudo, além da obra de arte produzida pelos ferroviários, os engenheiros constataram que as condições técnicas da Mogyana estavam ultrapassadas: sinal de que a estrada de ferro não investia na modernização do seu maquinário. As locomotivas 664, 665 e 666 representam as obras que o pessoal das oficinas da Mogyana criou com técnica rudimentar. Esse era um dos únicos segredos da Mogyana. O reconhecimento do engenheiro da estrada de ferro é a valorização do trabalhador: eu fiz e faço parte do grupo de artistas.

A foto da página 305 oferece a imagem de uma ceninha da vida de cidade do interior paulista, que era servida pelas estradas de ferro. O trem foi, no mínimo, um mecanismo que atraía por representar uma novidade que se renovava a cada chegada na estação, e por ser uma necessidade. As crianças sobre a locomotiva representam o *punctum* da foto. Segundo Barthes (1984:76), “o detalhe que me interessa não é, ou

*pele menos não é rigorosamente, intencional, e provavelmente não é preciso que o seja; ele se encontra no campo da coisa fotografada como um suplemento ao mesmo tempo inevitável e gracioso; ele não atesta obrigatoriamente a arte do fotógrafo; ele diz apenas ou que o fotógrafo se encontrava lá, ou, de maneira mais simplista ainda, que ele não podia não fotografar o objeto parcial ao mesmo tempo que o objeto total*". As crianças dão cor à imagem em preto e branco e enchem de poesia o registro do documento. O garoto com a cartola, a criança do centro com a chupeta e a garotinha loira com saia rodada e chapéu contrastam com a máquina e com os trabalhadores com seus quepes, submetidos ao peso do cotidiano do trabalho atravessado pela disciplina. A ceninha do interior paulista revelada na fala do Sr. Mafra, fala da estação de Sta. Verediana e o que a ligação das duas estradas de ferro, Paulista e Mogyana, representava para as pessoas que viviam na região no período em que elas funcionavam.

Quando essa fotografia foi registrada, provavelmente em meados da década de 1950, os chefes de trem e de estação possuíam "status" social diferenciado. Alguns ferroviários falam do tipo de tratamento que recebiam: *"naquele tempo, maquinista da Paulista tinha crédito em qualquer lugar"*; *"em cidades pequenas, quem era as autoridades nas cidades? Era o juiz de paz, o padre e o chefe da estação."*; *"você que era ferroviário ele era mais 'lamprido'"*. O uniforme ajudava a construir essa autoridade. As fotografias da página 306 mostram um pouco do sentido que o uniforme tinha para os ferroviários. As três fotografias foram feitas fora do espaço de trabalho, em um estúdio e nas casas de dois ferroviários. A primeira foto, em que aparece o Sr. Barreira com o quepe de foguista, foi feita no início dos anos 1940 em estúdio da cidade de Piracicaba, no seu primeiro ano da carreira de máquina. Os olhos dele brilham para a perspectiva que se abre em sua vida na instituição que o amarra, mesmo fora do espaço de trabalho. Caminhar até um estúdio fotográfico com o uniforme de gala do maquinista não era obrigação nenhuma do trabalhador de máquina, mas na imagem está presente o valor atribuído pelo indivíduo à sua profissão.

O Sr. José Costa Mattoso, pai do Sr. José Geraldo Mattoso, também foi fotografado com o melhor uniforme de chefe de trem da Cia. Mogyana, já quando estava no final da sua carreira. O olhar austero do homem de idade fala do orgulho por ter exercido essa profissão. O filho pediu para que eu reproduzisse essa foto em um formato maior, para que fosse colocada em um porta-retrato sobre um móvel da sala. Qual o sentido de expor a imagem do pai com o uniforme da empresa em que trabalhou? Na verdade, o aspecto fundamental é a ausência do pai no presente. Mas há

outro significado que diz respeito à própria imagem que o filho projeta na imagem do pai, trabalhador da mesma companhia ferroviária. O escudo da empresa no quepe dá sentido ao vínculo dele com o trabalho herdado do pai, referido à instituição que ocupou parte de suas vidas. Contudo, não existe relação mais profunda de identidade que a relação existente entre pai e filho e que começa na transmissão da própria vida, do sangue e dos ensinamentos em torno das relações sociais em geral.

A foto em que aparece o Sr. Odilon Barretto foi registrada por mim, na casa dele, em 2004. Realizei duas entrevistas com esse chefe de trem e, na segunda, vestiu o uniforme preparado especialmente pela esposa, Sra. Dalva. No dia em que apresentou seu uniforme, explicou os significados das faixas do quepe:

“Esse aqui são os boné. Uma coisa importantíssima que eu guardo como relíquia, esse aqui não vendo, não dô, não empresto, tá qui como relíquia. Ai tá minha farda, minha farda está aí. Esse aqui, eu vô explica pró senhor.” (...) “Esse aqui era guarda trem de primeira classe. São fita, né!? Fita ou calão que seja, né!? Esse aqui, esse aqui chama-se o florão, o etampe da companhia. Esse florão, esse aqui que o Sr. tá vendo aqui, esse aqui, se pegasse qualqué ferroviário da categoria de trem ou estação, que não tivesse esse florão, ele tava suspenso. Ele tava suspenso por dois, três, quatro, cinco, até 30 dia, sujeito a sê dispensado da ferrovia, por causa desse florão aqui. E, o portador por exemplo, tinha o meu florão, o portador não tinha, não tinha essas fxa que cê tá vendo aqui. Tinha boné, não tinha essa fxa aqui. Então, esse portador, o portador, o portador já é uma categoria muito grande, naquele tempo era gente. Pra você sê o portador de uma estação tinha que sabe as quatro operações, as quatro operação naquele tempo é como se fosse o, vamo supor aí, o professor. Esses professor que o Sr. vê aí, professorzinho que o sr. vê aí de secundário que você vê, era isso. O portador tinha que saber ler, escrever e contar, senão não era portador.”

A idéia da fotografia mobilizou também a sua esposa, que costurou alguns detalhes e engomou o uniforme. Ao passo que foi vestindo o paletó, amarrando a gravata se transformava aos poucos no chefe de trem da Paulista, que seus companheiros chamavam de “gravatinha”. A “farda”, como ele mesmo disse, é intransferível. Porém, o uniforme que tanto valoriza, no passado podia causar prejuízos aos trabalhadores. A falta de escudo que chama de “florão” podia acarretar a suspensão do trabalhador. Assim como no exército, o florão e a farda representam a corporação e a ordem é necessária. O significado das faixas nos quepes diz respeito à evolução do indivíduo na carreira e, por conseguinte, à atribuição da autoridade ao chefe, ou guarda

trem, mas essa autoridade estava submetida ao mando de outros, portanto, amarrado a estrutura burocrática da empresa. O Sr. Odilon lembra do quepe do portador, que não tinha o escudo e as faixas, mas nem por isso deixa de dar valor a essa profissão, que foi do seu pai.

As fotografias das locomotivas, estações e corpos perfeitamente alinhados dentro dos uniformes constituem parte da memória biográfica de cada um. Essa reconstrução traz os significados das instituições que os amarraram ao longo da vida. O Sr. Waldemar de Carvalho não precisou ceder uma fotografia do espaço do seu trabalho para descrever as relações subjacentes do ambiente da oficina, sua memória possibilitou encontrar as fotos da instituição na qual construiu parte de sua vida. Nos corpos daqueles homens estão as marcas do trabalho ferroviário, o Sr. Waldemar se lembra da sujeira do ferro fundido pregado na sua roupa, que praticamente a tornava inutilizável depois de um dia: o Sr. Waldemar perdeu um pulmão no período em que ainda trabalhava na oficina. Essa marca que a instituição transfere está no corpo dos ferroviários que aparecem nas fotografias expostas nesta dissertação. Neste capítulo pretendo explorar o tema da identidade ferroviária construída pela relação institucional do indivíduo com as companhias ferroviária, relacionado a crise das estradas de ferro paulista presente no relato dos ferroviários entrevistados.

□

A identidade que procuro compreender no estudo da memória ferroviária, diz respeito às práticas de trabalho relatadas pelos indivíduos entrevistados. A identidade do ferroviário é definida em relação ao grupo do meio profissional, mediada pelo trabalho exercido em uma instituição, neste caso as companhias de estradas de ferro Paulista e Mogyana. A memória é o caminho da análise da identidade, que pode se expressar pela linguagem e pela idéia que o indivíduo faz das suas antigas relações e produtos do seu trabalho. O estudo da memória em torno da identidade e das práticas permite recuperar a transmissão das experiências de trabalho, muito comum no passado ferroviário e hoje em vias de extinguir-se em consequência da crise do sistema.

O ferroviário residente ao lado do antigo espaço de trabalho sente os braços doentes por ter movimentado repetidas vezes as chaves que alteravam as direções dos trilhos e dos trens. Os relatos do trabalho do passado explicitam a dureza das antigas atividades, o calor intenso da fornalha, as regras disciplinares e as discriminações humilhantes. Essas são algumas marcas do trabalho do passado. No presente, o abandono dos trilhos e a falta de movimentação nas estações oferecem apenas sinais de uma rotina que parecia nunca querer acabar. O que nos leva a recuperar a memória daquela rotina? Como é sentir nostalgia por algo que fundou um inferno<sup>1</sup> na vida dessas pessoas? Por que voltar para trás, querer lembrar e expor esses tormentos do passado? Afinal, seriam apenas tormentos?

A relação com o trabalho, que perdura décadas após o último expediente, não é apenas física. Não é sem interesse que os ferroviários narram sua vida de trabalho. O espírito sente a falta das instituições que o amarraram durante o período em que o corpo exercia determinada função e criava, como o Sr. Waldemar, que ajudou a construir as locomotivas 664, 665 e 666. De acordo com Wright Mills (1961: 174), a vida do indivíduo não pode ser compreendida adequadamente sem referência às instituições dentro das quais sua biografia se desenrola, pois esta biografia registra a aquisição, abandono, modificação e, de forma muito íntima, a passagem de papéis que o indivíduo ocupou, ou ocupa na vida.

A reconstrução biográfica institucional parte de pessoas que ocupam uma posição privilegiada na sociedade. Todos os ferroviários entrevistados têm idades acima de 60 anos, a maioria com idade acima de 70 anos. Para Ecléa Bosí (2003: 60) o idoso tem seu tempo presente ocupado pela lembrança do passado. O seu passado é presença imediata:

---

<sup>1</sup> - “Regrets sur quoi l’enfer se fonde.  
Qu’un ciel d’oubli s’ouvre à mes vœux...” (LÉFÈBVRE, 1980: 187).  
“Nostalgias sobre as quais se funda o inferno.  
Que um céu de esquecimento se abra aos meus desejos...”

“*ele está se ocupando consciente e atentamente do próprio passado, da substância mesma da vida*”. O jovem e adulto estão absorvidos pelo cotidiano e sua produção. O idoso ocupa uma posição privilegiada, pois é guardião de uma história social bem desenvolvida, assim como das características bem marcadas e conhecidas de uma sociedade, de quadros de referência cultural e familiar. As memórias das instituições são produtos dessa consciência do passado. O meio de trabalho também compõe a biografia institucional do indivíduo e, de certa forma, foi o que ocupou grande parte da vida de uma pessoa.

O trabalho está situado no quadro da experiência cotidiana e é uma atitude vivenciada e reproduzida exigindo, por isso, todo tipo de atenção e compreensão da lógica do seu funcionamento correspondente às regras institucionais. Ao longo da vida do sujeito, o conhecimento acerca da atividade desenvolvida no passado é mantido, ou reproduzido, neste caso quando o indivíduo é chamado para transmitir seu conhecimento. Segundo Berger e Luckmann (1974: 93), “*este conhecimento constitui a dinâmica motivadora da conduta institucionalizada. Define as áreas institucionalizadas da conduta e designa todas as situações que se localizam dentro destas áreas. Define e constrói os papéis que devem ser desempenhados no contexto da instituição em questão. Ipso facto, controla e prediz todas essas condutas*”.

A atividade do trabalho, mesmo desvalorizada por ser uma realização prescrita, incompleta e fragmentada, comporta a criação, se não da obra, ao menos daquele que a produz parcialmente. O trabalho comporta a parte humana revelada no seu resultado: o produto e o trabalhador. Erich Fromm (1964: 48), na sua leitura dos *Manuscritos Econômicos e Filosóficos* de Karl Marx, compreendeu que “*o trabalho é a expressão própria do homem, uma expressão de suas faculdades físicas e mentais. Nesse processo de atividade genuína, o homem desenvolve-se a si mesmo, torna-se ele próprio; o trabalho não é só um meio para um fim – o produto – mas um fim em si mesmo, a expressão significativa da energia humana; por isso, pode-se gostar do trabalho*”.

Michel Foucault (2003: 259), a partir da crítica dessa concepção, que ele entende ser fruto do pensamento de Hegel, afirma que “*o trabalho não é essência do homem. Se o homem trabalha, se o corpo humano é uma força produtiva, é porque o homem é obrigado a trabalhar. E ele é obrigado porque ele é investido por forças políticas, porque ele é capturado nos mecanismos de poder*”. Como foi analisado nos capítulos anteriores, os benefícios materiais oferecidos pelas empresas, apesar de terem sido gerados pelo trabalho dos operários, como a caixa de aposentadorias e as moradias,

constituem a rede que amarra os indivíduos no grupo, visando tornar os corpos úteis e dóceis e anular qualquer tentativa de deserção dos corpos individuais, para que possam ser dominados e facilmente aproveitados no processo de produção.

E em que lugar se situa a consciência do sujeito nesse processo? Segundo Henri Léfèbvre (Ob. Cit.: 54), *“não há consciência presente ‘para si mesmo’, portanto, não há consciência presente que não se represente em objetos ou simulações de objetos: imagens, signos, coisas mais ou menos apropriadas, figuras triviais ou abstratas. A consciência e o sujeito se dizem em termos de coisas. Quanto aos objetos, às coisas, eles não se alcançam nem ‘em si’, nem isoladamente. Se dizem em termos de consciência; o sujeito se projeta neles. Contudo, o sujeito não pode confundir-se com o objeto. Não acontece o mesmo com a consciência social ou política? Só se figuram através dos indivíduos (representantes) e das instituições (que representam interesses, atividades socialmente determinadas); mas se constituem apenas superando essa fase. Assim, a representação se constitui como tal: seu modo de existência pode expor-se como tal, sem por isso livrar-se da crítica radical que a vincula com suas proposições subjetivas e objetivas”*.

Como foi possível observar nas fotografias que precedem este capítulo, a relação que os ferroviários mantinham com seu meio de trabalho transfere para o objeto valores de caráter humano: *“estimava essa locomotiva como estimava minha família”*. A locomotiva<sup>2</sup>, a família e a Mogyana são envolvidas por um sentimento. Esses elementos fazem parte da vida do ferroviário e compõem sua identidade. O Sr. Ruas praticamente nasceu dentro da companhia, uma vez que o pai também foi um “bom empregado aí da Mogyana”. O significado atribuído pelo ferroviário ao meio de trabalho corresponde ao valor atribuído à família. O seu sentimento em relação ao trabalho do passado é parte de um valor que o objeto ausente tem através da sua evocação pela memória e que não teria, talvez, se estivesse ligado à realidade presente. É o que podemos compreender a partir do conceito de valorização: o objeto é revestido de uma dignidade que não teria para com o puro e simples objeto, dotado de objetividade e compreendido como tal.

Nas laterais das antigas locomotivas a vapor encontradas nos museus ferroviários, ainda é possível constatar algumas placas com mensagens referentes aos antigos operários que trabalharam nelas: *“Ao Maquinista Bento Bueno de Oliveira (Nhô Bento)*

---

<sup>2</sup>- “650: trabalhei cinco anos com aquela máquina. Eu estimava ela que nem eu estimava minha família. É, a gente pega amor. Trabalhava com amor. Tinha a Mogyana aí” (rever página 302). O número, neste caso 650, é uma referência de série utilizada pela indústria que produziu a locomotiva. Esta, com a qual o Sr. Ruas trabalhou durante cinco anos, foi produzida pelos próprios operários da Mogyana, como o Sr. Waldemar de Carvalho, nas oficinas localizadas na Vila Industrial.

pelos seus 51 anos de dedicação à ferrovia”<sup>3</sup>. Doar-se à empresa assemelha-se às atitudes<sup>4</sup> dos operários de setores específicos de determinadas indústrias, que são premiados por obterem uma alta produtividade. De um lado, existe a estratégia dos empresários para dividir os operários dos diferentes setores; e de outro, a realização do objetivo de incentivar os operários para que produzam mais. Para o indivíduo resulta a compreensão de que ele “faz parte” de um grupo vitorioso e digno da posição que ocupa em relação aos outros companheiros operários. No trabalho ferroviário, a atitude do maquinista em relação à “sua” locomotiva está associada à importância que ele assume no processo produtivo da companhia ferroviária, por justamente colocar em movimento o principal instrumento da estrada de ferro; e ao valor que dá a sua prática de trabalho, por ter dominado esta ou àquela locomotiva, que causa certo deslumbramento nas pessoas em geral. O gosto pela locomotiva do maquinista difere da relação que o operário industrial mantém com a produtividade do grupo, apesar dos dois elaborarem relações próprias com seus respectivos instrumentos de trabalho.

As fotos do Sr. Mário Barreira revelam que a relação que tinha com as locomotivas adquiria significação nos tempos do trabalho, indicando que não é uma relação que se estabelece somente a partir da ausência do trabalho no tempo presente. O diálogo a seguir, traz uma série de aspectos referentes à atitude do trabalhador em relação ao seu meio de trabalho. Incluí termos e práticas transmitidas:

Sr. Barreira: “Porque a locomotiva também para no depósito, fica parada sem fogo, sem nada, prá fazê lavagem na caldeira. A caldeira é lavada, dentro da caldeira. Mas é lógico que lá dentro ninguém entra. Então, ela fica sem fogo.”

Sr Ruas: “Sem fogo mesmo, é quente prá caramba”.

Sr. Barreira: “Aí eles enfia uns varão lá, tal, e aquilo tem que ser lavado porque junta barro”

Sr. Ruas: “Aonde? Dentro da serpentina?”

Sr. Barreira: “Não, dentro da caldeira mesmo”.

Sr. Ruas: “Ah lava, de tempo em tempo lava a caldeira. Tinha lavador de caldeira né. E também, você tem que passar um ar na serpentina. Nois, aí limpava”.

---

<sup>3</sup>- Mensagem fundida em placa de bronze pregada na lateral da locomotiva *Tentugal Nº50* produzida pela Henschel & Sohn. A locomotiva pertenceu à Usina Santo Amaro, Baixada Grande, Campos-RJ; e antes disso, à Usina Barreiros, de Recife-PE. Atualmente, a locomotiva se encontra no pátio da Estação Carlos Gomes, mantida pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, nas proximidades de Campinas.

<sup>4</sup>- Em 1998 estive dentro de uma fábrica de eixos de caminhões em Osasco a fim de obter algumas fotografias do trabalho dos metalúrgicos. Quanto já havia feito muitas fotos, um dos operários chegou até mim e pediu-me para que fotografasse a faixa fixada no portão de entrada do setor, nela estava escrito: “Parabéns pela maior produção no último semestre”.

Sr. Barreira: “Então, quando a máquina estava parada aí no depósito, prá fazê lavagem de caldeiras, sempre; às vez, conforme o depósito. Na Paulista era assim, escalava uma tripulação: um maquinista e um foguista. Oito homens prá fazê serviço na máquina. Então, o serviço da máquina era fazer, trocar umas *torciga*. *Torciga*, nós diz, é as caixas onde o eixo vira. Tem uma, ali vai uma *torciga* de lã. É um fio de lã, aquele fio puxa o óleo de dentro da caixa e lubrifica o eixo. Então, a gente trocava por uma *torciga* nova prá fica tudo em ordem”.

Sr. Ruas: “Porque o velho engrossa muito, não lubrificava depois”.

Sr. Barreiro: “Era o serviço da gente. *Engajetava*<sup>5</sup> algum lugar que tinha algum vazamento de vapor, em alguma junta. A gente fazia *engajetamento novo*. *Engajetamento* é prá evita aquele vazamento. É, isso a gente aprendia”.

Sr. Ruas: “Nóis chegava de viagem, a gente falava pró manobrador: vamo recolhê a máquina. Não ia pró lenhero. Então, ligava a manguera, tinha uns encanamento que é de ar e limpava a serpentina com a máquina de vapor. Num instante rapaz, passava. Tinha um cano né, da manguera. Enfiava o cano lá, ia soprando, desentupia. Porque se você não desentupia, não fazia vapor”.

Sr. Barreira: “Tinha muito problema na máquina, porque você podia *entupir peneira* na subida. *Entupir peneira* era quando o teu chaminé, abaixo da chaminé, dentro da...”

Sr. Ruas: “Porque é prá evita saí brasa”.

Sr. Barreira: “Ali tem uma peneira quadrada, é um quadrado e é *peneira*. Então ali é prá não sair fagulha e às vez aquilo entupia”.

Sr. Ruas: “Tinha muita máquina que entupia. Eu cheguei muitas vez ir lá na frente da máquina abri a tampa prá bate a coisa e a máquina correndo”

Sr. Barreira: “É. Abrir para dar uma pancada para sair a sujeira para a máquina”.

Sr. Ruas: “Aí eles fizéro aí na Mogyana essas máquina que entupia. Fizeram um buraco ali e com coisa se batia. Tinha um martelo, batia: pá, pá, pá”.

Sr. Barreira: “Na Paulista nunca fez isso”.

Sr. Ruas: “Na Mogyana fizeram isso aí”.

Sr. Barreira: “É isso aí viu. Era meio duro, mas a gente já tinha acostumado”.

---

<sup>5</sup>- O termo *engajetar*, talvez, tenha relação com o verbo *engajar*, cujo significado, também, é obrigar-se a serviço de ajuste.

Sr. Ruas: “Que, mas ninguém estranhava de fazer isso viu. Fazia com amor”.

Os ferroviários da Paulista e da Mogiana estão se referindo ao cuidado que se tinha com as locomotivas, seus antigos instrumentos de trabalho. Cada um narra suas práticas de limpeza de acordo com suas respectivas experiências nas diferentes empresas. O aprendizado que o Sr. Barreira se refere fez-se na prática e a limpeza das caldeiras e das serpentinas das locomotivas aplicava-se como uma obrigação, tendo em vista todas as implicações disciplinares transferidas para os indivíduos manifestada pela preocupação. Segundo Karel Kosik (1969: 63), “*o preocupar-se é o aspecto fenomênico do trabalho abstrato. O trabalho está tão subdividido e despersonalizado que já se apresenta como mero ocupar-se e manipulação em todas as esferas, material, administrativa e espiritual*”. Não obstante, na volta ao trabalho através da memória, a limpeza também é lembrada como uma forma de manter o instrumento em pleno funcionamento e em ótimas condições, como uma obrigação necessária. O ferroviário narra essa função apresentando todos os significados dos termos técnicos: *torçiga, engajamento e peneira*<sup>6</sup>. O Sr. Ruas narra alguns momentos da sua prática e salienta que tinha uma máquina que, em movimento, obrigava-o a limpar a peneira, mas o tempo tornou conhecido o perigoso procedimento (entre tantos) que era feito com “amor”. Não havia estranheza em arriscar-se no trabalho, esquivava do perigo, a prática anulava as dificuldades. Riscos que na busca do aumento da produtividade, a empresa ignorava.

O costume leva o trabalhador à superação das dificuldades técnicas da máquina e à adaptação ao trabalho pesado:

Sr. Barreira: (...) “A gente tem que ter atrás aquela prática, que podia até quebrar o velocímetro que a gente era capaz de dar conta até de trem de passageiro. A gente regulava o Horário pelo jeito de trabalhar”.

Sr. Ruas: “Se o maquinista não for bom, ele não dá conta do serviço”.

Sr. Barreira: “O maquinista precisa ser muito cabeça boa pra trabalhá direitinho, pra poupar o serviço do foguista”.

A noção de um “saber” ligado ao aparelho técnico (CERTEAU, 2002: 141) está presente neste relato. Não basta apenas conhecer os procedimentos prescritos para o controle do maquinário, como foi estudado por Yvez Schwartz (1994). O controle do

---

<sup>6</sup> - A peneira, que ficava sob a base da chaminé da locomotiva, tinha a função de impedir a saída de uma grande quantidade de fagulhas produzidas com a queima da lenha. Com o fechamento dos poros da peneira, formava-se uma pressão maior e sobrecarregava a locomotiva.

Horário por meio do “jeito” de trabalhar ajudava no desenvolvimento das funções do trabalho de máquina e no cumprimento do “dever”. O maquinista tem que ser “cabeça boa”, ou ser consciente, para manter uma relação amigável no ambiente de trabalho e, sobretudo, cooperar com o companheiro. O Sr. Mafra foi foguista do Sr. Barreira<sup>7</sup> e diz que ele foi o melhor maquinista com quem trabalhou.

Em muitos casos, o relato é acompanhado pela valorização da profissão e do próprio esforço. O Sr. Januário Gangiani, 82<sup>8</sup>, eletricitista da Companhia Paulista, revela as características da genialidade do seu trabalho que tornou possível “queimar” etapas na evolução da sua carreira:

“Que nem uma ocasião quebrou uma parte do centro telefônico, que é o coração do centro. Então ele [o chefe] vai e fala:”

-“E então você levanta o fone, opera 36 contato para você pegá esse zumbido de linha, prá você discá.”

“Então quebrô essa parte, quebrô o que a moinha<sup>9</sup> corria. E eu fui em São Paulo na elétrica: - ‘Essa só vem da Suíça.’”

“Eu peguei e falei prô engenheiro que eu fazia a peça. E fiz! Fiz a peça! Eu peguei, fiz a peça, montei. Não dava muito certo. Trabalhei, mas não certo. Era um dentinho, um fio de cabelo, um décimo de milímetro. Ai fiz otra. Com paquímetro fui vendo, fui fazendo. Ai com o paquímetro fui fazer, peguei e chamei o engenheiro. Peguei e chamei o engenheiro:”

- “Doutor, olha!”

- “Você fez!?”

- “Fiz!”

“E eu era encarregado de segunda em Campinas na época. Peguei, fiz, mostrei tudo. Ele falou: - ‘Olha que coisa!’”

“Falei: -Aqui, eu fiz essa aqui e errei. Mas é igual a otra! É, mas esse dente não tá igual. Tá um décimo de milímetro fora do tamanho.”

“Ai ele pegô e chamo eu no escritório. Falô: -‘Desce comigo, vamo lá no escritório.’”

“Chamo o chefe de escritório: -‘A partir do dia primeiro ele é encarregado de primeira.’”

“Me deu uma promoção, porque ele falou: -Não é possível!”

O contexto é a Segunda Guerra Mundial, período de escassez e dificuldade de reposição de material da empresa. O produto fabricado na Suíça demoraria a chegar. O

---

<sup>7</sup>- Os dois aparecem na primeira foto da introdução deste capítulo, página 299.

<sup>8</sup>- Entrevista realizada em outubro de 1999.

<sup>9</sup>- A “moinha” seria uma peça parecida com um “moinho”.

Sr. Januário reconstrói um momento precioso de sua vida de trabalho na Paulista. Por meio do seu esforço, persistência e minúcia repõem a peça quase perdida, reanimando o centro telefônico. Como outros ferroviários, ele aprendeu a sua função na prática. Aqui, o produto do seu trabalho é obra reconhecida pelo “doutor” engenheiro. O chefe concedeu a sua promoção porque não era possível alguém superar tais dificuldades com tamanha genialidade, em tão pouco tempo. O diálogo com seus chefes, reproduzido pelo ferroviário, denota uma relação de dominação, mas há pouco espaço para os chefes. No diálogo os chefes ficaram surpresos e lhe deram a promoção. Assim como o Sr. Waldemar de Carvalho aponta no seu relato, aqui o eletricitista também tem o serviço reconhecido pelo chefe, mesmo com todas as dificuldades técnicas das estradas de ferro paulistas. Certamente, em ambos os casos houve a apropriação do trabalho e manipulação da capacidade dos trabalhadores em benefício exclusivo da companhia e, sobretudo, em benefício do chefe que se situava acima e perto dos trabalhadores. Porém, por meio do relato o ferroviário ressalta os sentidos que restitui o valor humano do seu trabalho e por meio do qual quer valorizar-se como artista.

O trabalho rememorado é representado por meio de uma reconstrução valorativa do sujeito. O sujeito que narra valoriza o trabalho, valorizando a si mesmo. A ausência de valor que acompanhava a atividade do trabalhador no passado é colocada em evidência no momento que é pensada em retrospecto. A fala sobre a trajetória do ferroviário dentro da empresa, desde a escolha da sua profissão até a aposentadoria, é finalizada com a simples definição: “*eu fiz tudo isso aí*”, eu realizei, eu criei. Claude Dubar (2000: 11) entende que existe dois “*eixos de identificação de uma pessoa considerada como ator social. Um sincrônico, ligado a um contexto de ação e a uma definição de situação em um espaço dado, culturalmente demarcado; e um eixo diacrônico, ligado a uma trajetória subjetiva e a uma interpretação de história pessoal, socialmente construída. A articulação desses dois eixos cruza a maneira de cada um se definir, ao mesmo tempo como ator de um sistema determinado e produto de uma trajetória específica. Esta dualidade apresenta as identificações problemáticas: entre as definições ‘oficiais’, atribuídas por outros, e as identificações ‘subjetivas’, reivindicadas para si e submetidas ao reconhecimento do outro, todas as combinações são possíveis em um contexto dado*”.

Os relatos dos ferroviários entrevistados geralmente abarcam a relação institucionalizada do gosto pelo trabalho, como manifestação do dever para com a empresa, no sentido de torná-la mais eficaz, mais rápida, mais organizada, como aponta

a fala do Sr. Mafra, citada na página 306<sup>10</sup>. A Paulista era mais eficaz que a Mogyana, segundo o ferroviário:

“A Paulista tinha um Horário rigoroso. Os trem da Paulista cê podia confiri [o Sr. Mafra bate a mão no pulso esquerdo três vezes], é aquilo que eu falei prô cê, chegava um minuto, eles davam um minuto de atraso e o maquinista tinha que justificá”.

O Horário inculcava a noção do pertencimento a uma empresa disciplinada no trabalhador de máquina, por meio das penalidades e cobranças e também pela relação contínua com o trabalho. Quando foi perguntado ao Sr. Gotardi como era a vida no bairro no período em que trabalhava, o maquinista respondeu da seguinte forma:

“Quando eu trabalhava, prá dizê uma verdade, no meu tempo, eu não tinha tempo. Era do serviço em casa e de casa ao serviço, porque fazia muita hora, né!? Num tinha tempo prá nada, eu nunca fui vê um futebol, eu nunca foi em lugar nenhum. Era só pensá em trabalhá: às veiz pegava uma semana toda, era aquela quatorze hora, quinze hora, dezoito hora. Chegava em casa prá durmi, aí já saia cá marmitta debaixo do braço e ia trabalhá. Eu nunca tive tempo de visitá muito o vizinho, não!?”

“No meu tempo, eu não tinha tempo”: seu tempo era da empresa, mas com seu consentimento. O maquinista estava submetido ao sistema de sobre-tempo e da escala rotativa. A questão da identidade que Dubar considera pertencente ao eixo sincrônico, também pode ser analisada por meio da idéia que o sujeito tem da rotina e horários de entrada e saída do trabalho. A opinião em relação ao expediente torna claro até que ponto as instituições se encarregam de toda a dimensão temporal da vida dos indivíduos. Segundo o Sr. Milton Dias Fonseca, que trabalhou na estrada de ferro de 1955 a 1998:

“Tinha 8hrs. Só que a nossa, aquele tempo que eu entrei na ferrovia, era 48 hora. Trabalhava de segunda a sábado. Entrava as sete hora da manhã, trabalhava até as onze, né!? Depois ia armoçá, pegava meio dia e meio e saia 4 e meia. E não tinha café. Era quatro hora direto, sendo 4 hora direto. Porque hoje, hoje em dia nego trabalhá aí, vejo firma tem 15 minuto prá toma um café, (negô de aráque). Naquele tempo não tinha isso não.”

A idéia que o Sr. Milton tem do horário de trabalho é a de defesa do trabalho contínuo sem interrupção, ou seja de que hoje deveria existir rigor, como havia na Paulista, no passado. As 48 horas semanais tornava o indivíduo parte da oficina de

---

<sup>10</sup>- (...) “A Paulista era muito mais rápido do que a Mogyana”.

manutenção de vagões de Bebedouro, como força de trabalho disponível, e a sua relação com a empresa se estendia nos horários de folga, demarcando sua relação constante com a ferrovia. As 24 horas diárias eram preenchidas pela vida na casa da companhia e o restante no clube situado no complexo ferroviário da cidade:

“Porque nós tinha um clube dentro da ferrovia memo, tinha um clube dos próprio funcionário da Paulista, que zelava por aquele clube com a manutenção, precisava de algum reparo. Então era tudo nós que fazia, tinha campo de bocha, tinha o clube prá joga ping-pong, salão de dança, quadro prá você joga futebol de campo, mini-campo, basquete, essas coisa, então era nós que zelava. E era convivência ali que era assim: chegava, só segunda-fera que não abria clube, mas de terça-fera, quarta e assim emendava até domingo, a turma ajuntava tudo ali, no clube ali. E o clube ainda tinha um cineminha que eles passava uns filme, quarta e quinta-fera passava pos sócio tudo e a convivência ali era grande entre as *família ferroviária* e a gente que era molecão todas essas coisa ali, convivência entre rapazes moças tudo era grande” (...) “Aquele amizade que a gente tinha com todo mundo, o clube dava. Todo sábado, domingo punha lá prá turma dançá, brincá até 11 hora essas coisa. Quando não tinha baile era brincadeira com disco essas coisa. Cê tinha umas amizade muito grande, não tinha nada dessas coisa pegá um pelo pescoço aqui, otro ali, essas coisa. Não tinha nada disso. Então a gente vivia, parece que a gente vivia no céu naquele tempo.”

O trabalho extrapolava o ambiente da oficina e se multiplicava nas áreas de lazer, como no clube, por meio do trabalho voluntário, que é entendido como essência integrativa dos indivíduos em um ambiente em que todos se ajudam, como em uma família imaginária. A essência da noção da família ferroviária está associada ao ambiente socializador criado pelas estradas de ferro, com o fim de inscrever localmente os indivíduos e exercer duplo controle do tempo: um geográfico e o outro moral, na medida em que os trabalhadores colocam voluntariamente à disposição o seu tempo em um lugar circunscrito pela empresa em que trabalham. A estrada de ferro incorporava ao ambiente criado por ela as crianças, os jovens e os adultos e ali ensinava os seus conceitos funcionais por meio do entretenimento, porém voltado para a reposição permanente da sua mão-de-obra adaptada às regulamentações, às normas e aos privilégios diferenciados firmados pelos membros mais velhos, ou pela própria companhia.

O “clube dava”, ou seja, a instituição tornava possível a relação de amizade no passado. Para quem foi envolvido pelo ambiente socializador, o encontro com o outro

era mediado pela empresa e dessa forma o trabalho aparece como um meio de restituir os favores que a instituição fazia em benefício do grupo. A partir desse registro a disciplina mais uma vez é considerada “boa” para a constituição da personalidade: a instituição instrui o indivíduo de valores e caráter de grande significado para quem vive a maior parte do tempo em um ambiente cujas relações sociais são mediadas por códigos semelhantes. A idéia de família ferroviária que aparece no discurso dos sindicalistas, dos empresários e dos trabalhadores em geral diz respeito a essa maneira de conceber as regras e as atribuições profissionais como qualidades fundantes do “sujeito”, que recebe, além dos benefícios materiais, o conteúdo cultural responsável pelo bom convívio social.

A experiência no clube relatada pelo Sr. Milton é finalizada com a idéia da desilusão em relação a realidade presente, distante de uma convivência ideal como a vida em Bebedouro, idealizada como o “céu”. Esse ferroviário sempre viveu em vila ferroviária e ainda vive, porém a crise do sistema desestruturou a dinâmica da ocupação das casas da companhia: não são mais ferroviários que residem em grande parte delas, se estiverem desocupadas agora são invadidas por estranhos. O abandono das instalações ferroviárias é ressaltado quando o presente serve como referência para a rememoração do passado de trabalho. Os antigos ferroviários rememoram a ferrovia e a crise desencadeada pela estatização ganha significado, sobretudo porque, a ordem que existia no passado não existe mais. O Sr. Milton entende que o abandono começou com a crise disciplinar da instituição:

(...) “Se você trabalhava lá o chefe não ia te pressiona não. Cê fazia o seu serviço de acordo, era examinado, depois, pronto. Se desse algum problema no meio da linha, cê tinha que pagá. Porque depois que passô à FEPASA modificô tudo. Vagão podia saí daqui, chega alí, caí, que não acontecia mais nada com o funcionário. É por isso que o negócio vai descambando porque a responsabilidade do funcionário também vai descendo né. Saindo daqui veio, chega alí, caí não tem nada. Acontece isso. Mas se tivesse uma censura prá sabe qualé a causa, porque caiu, alguma coisa deve tê” (...) “Porque a política era assim, porque nois trabalhava alí, o vagão saia do PRV (Posto de Revisão de Vagão), se ele entrava lá no pátio da estação, os funcionário que tava lá examinava, se ele pegava irregularidade no vagão seu lá, ele devorvia outra veiz pro PRV. E encarregado chegava lá, que aconteceu isso aqui. Ele já vinha em cima do cê. Mais daí o vagão vortando não dava nada né, agora o encarregado já sortava os cachorro no cê. Já falava memo. Tem que fica queto né, fazê o que.”

No momento que tombou o primeiro vagão e a empresa não procurou o responsável pelo acidente, muito pelo contrário, deixou de dar atenção ao caso, iniciou-se um processo de desordem que culminou com o abandono total da estrada de ferro. Para o ferroviário, a causa de toda crise é a queda do controle que a empresa exercia sobre as ações dos seus funcionários, desobrigando-os da responsabilidade em relação ao patrimônio da empresa. Como foram apontados nos capítulos 1, 4 e 6, a crise do sistema ferroviário paulista está associada às razões do progresso das estradas de ferro no passado, à falta de investimento no setor, à desestruturação da organização hierárquica nas empresas e ao desequilíbrio salarial entre os cargos de chefia e das profissões com menores remunerações. Porém, para quem trabalhava na estrada de ferro e cuidava do patrimônio, a crise se deu primeiro nas instâncias institucionais, ao ponto dos trabalhadores ensinarem os engenheiros. Para o antigo trabalhador de máquina, as causas da crise têm a mesma raiz. Segundo o Sr. Gotardi:

“Os mestres de linha sempre faziam um trecho. Todo o trem, o P1, naquele tempo era o primeiro trem de passageiro, nesse P1 todo o dia ele fazia um trecho. Por exemplo, ele pegava o trem hoje de manhã, ele ia aqui na primeira estação, Boa Vista, então, ele fazia aquele trecho à pé” (...) “examinando os dormente, examinando os prego da linha, tudo aquilo. Inclusive a turma que ele tinha trabalhando lá, naquele trecho. E daí por diante, esse era o mestre de linha. Ele viajava aqui no meio da máquina e só com atenção, e ele notava quando a máquina dava qualquer coisa, ele já falava: -‘olha, tem um furmiguero aí, deve té um furmiguero. O dormente tá laqueado’. O dormente laqueado é porque farta socá embaxo, entende?” (...) “O que mató aí, foi quando veio a FEPASA, porque os engenheiro que viero prá FEPASA, a maioria não conhecia coisa nenhuma aí, eles nunca viro isso aí. Agora os engenheiro da Paulista não. Os mestre de linha foro criado na soca, eles trabalharo na soca, eles socaro dormente, eles trocero dormente. Então, eles tinham muita prática prá aquilo, né!? É que nem a gente, que nem eu te falei, que eu entrei lá no lenhero, do lenhero que eu fiz a carrera de máquina. Então eu conheço como é que se joga um pau de lenha numa fornalha. Eu lá, desde o lenhero, eu já fazia fogo de máquina. A máquina a vapor tem suas malícia, ocê num é só jogá lenha, você tem que vê onde tá o buraco que o fogo dá, entendeu? Você tem que í tapando aqueles buraco que é prá mantê o vapor da máquina, prá num dexá saí tudo pela chaminé. Essa que é as malícia de máquina a vapor. Máquina a vapor precisa de muita malícia, precisa conhece. Elétrica qualquer um trabalha, mas a vapor não.”

A “morte” da estrada de ferro foi determinada pela eliminação dos mestres de linha, da turma de conserva e do antigo sistema de carreiras da companhia, em que o trabalhador aprendia suas funções na prática e evoluía na profissão ao longo dos anos. Para este antigo maquinista a presença dos mestres de linha e dos funcionários qualificados significava a essência da organização e da ordem na estrada de ferro. A identidade ferroviária se revela na gênese do profissional que inicia sua carreira no cargo mais baixo, mas que tem características singulares por exigirem do seu portador malícia e conhecimento, como é o caso do Sr. Gotardi e de tantos outros, que passaram pela função de foguista de locomotivas a vapor. Esse também é o caso do trabalho de soca, atribuído às pessoas das turmas de conserva, considerado por quem trabalhou nessa função o mais “bruto” da ferrovia, pois exigia grande esforço físico: -‘trabalhava mais que um cavalo aí’. Porém, o trabalhador da soca podia evoluir ao cargo de mestre de linha, que foi quem cuidou da ordem material ao longo de toda a estrada de ferro. Para o Sr. Gotardi esta era uma forma justa de organização e o trabalhador se sentia motivado. Na época da Paulista, havia contentamento:

“O Dr. Jaime Cintra, nos especiais dele, ele sempre viajou na máquina. Ele viajava na máquina. Uma vez, ele chego na máquina, eu quis dá o banco prá ele sentá: -‘o doutor, faz favor!’ Ele falou: -‘não senhor, esse banco aí é de vossa mecê.’ Porque o responsável disso aí era eu, do meu lado, do lado de lá é o maquinista, mais do lado de cá é o ajudante. E ele num queria sentá não. E quando chegava, fazia uma viagem com ele, porque às veiz nois levava prá Rio Claro e muitas vez ia buscá ele, que ele vinha das otra divisão. E quando chegava em Jundiaí, a gente entrava naquela linha que vai prá Santos-Jundiaí, depois recuava e vinha na plataforma da Paulista, aí que ele descia, mas quando ele descia, ele vinha na máquina se despedí da gente, vinha dá a mão, ele vinha dá a mão prá gente assim: -‘muito bem! Tá muito bom, foi ótima viagem.’ Ele memo falava e a gente ficava contente”.

Antigamente, o presidente da companhia incentivava os trabalhadores no espaço de trabalho, tinha o cuidado de inspecionar as estradas de ferro e verificar a qualidade dos serviços oferecidos aos seus clientes, usuários dos trens de cargas e dos trens de passageiros. Antigamente, o presidente da estrada de ferro negava a auto-suficiência dos seus trabalhadores, concebia a empresa como uma grande casa e família, onde a resolução dos problemas dependia da sua orientação, sendo este seu dever em relação àqueles que lhe prestavam obediência. Da mesma forma, o trabalhador concebe o comprador da sua força de trabalho como mais um membro da família ferroviária, que

pela sua tradição nas lides ferroviárias, com cinquenta anos de serviços prestados à empresa, 24 como funcionário e 26 como diretor, era merecedor de toda “gratidão e respeito”. O lugar do trabalhador é na máquina, naquele assento. O presidente da companhia, por meio de um tratamento cerimonioso reconheceu que aquele era o posto que, por direito de ofício, cabia ao trabalhador. No final da viagem, o presidente foi até a máquina e fez considerações positivas em relação ao serviço prestado pela tripulação e, por isso, o Sr. Gotardi se sentiu orgulhoso e contente.

O trabalhador reconhece que a atitude do presidente da companhia foi em benefício da organização. Cada trabalhador tinha um espaço de sua responsabilidade. O presidente deveria servir de exemplo e isto é compreensível, o maquinista senta de um lado na máquina e o ajudante de outro. O lugar do presidente é na primeira classe. Para o atual presidente do sindicato:

“Havia divergências, havia conflitos, mas ao mesmo tempo tinha uma sintonia voltada para o social. Então, os trabalhadores ferroviários tinham uma consciência mais ampla da situação política do país, da cidade onde eles moravam, entende? Porque quem trouxe isso foi os imigrantes italianos, portugueses, espanhóis que formaram o primeiro quadro efetivo de trabalhadores ferroviários. E a Companhia Paulista, ela também foi pioneira, né!?” (...) “Foi pioneira também a colocar nos seus trens de passageiro, os carros dormitórios, né!? Você viaja nos trens noturno com os carros dormitório. A Companhia Paulista também foi pioneira em comprá composições, em 1952 ela comprava doze composições superluxo, que eram os chamados trens Rs, que era Trens Rápido e todo mundo viajava sentado, porque além da passagem pagava um suplemento, que eram tudo os lugares numerados e os carro restaurante, também. Não poderia só entra com manga de camisa, tudo de paletó, os carro Pullman, né!?” (...) “Nós recebíamos as nove horas da manhã, todos os dias, nas principais cidades como Campinas, São Carlos. Nas principais estações, ficava uma locomotiva de frota estação aguardando o momento em que se recebia através do telégrafo a hora oficial de Greenwich e aí um funcionário, ou ajudante geral da estação, que nós chamava de estafeta, ele saía com o sino na mão, que dizê, o telégrafo recebia, o chefe de estação recebia o horário oficial, ele batia o sino e a locomotiva apitava o apito prolongado, todas as cidades naquele momento, simultaneamente, a base inteirinha da Companhia Paulista, as cidades acertavam os seus respectivos relógios. Os trens de passageiro nosso, tínhamos trinta e seis trens de passageiros, entre eles

esses trens de luxo que eu falei pra você. E nós tínhamos que andar sempre barbeado, cabelo cortado, né!?” (...)

O sindicalista fala de conflito, mas também do corporativismo europeu trazido pelos imigrantes, que serve de exemplo por suas demonstrações de civismo e enfatiza o que o “pioneirismo” da Paulista representava para os seus usuários. Talvez, o sindicalista tenha lembrado da organização do passado por dois motivos: a situação da ferrovia no presente e a utilidade que a ferrovia tinha para os próprios funcionários. Os carros dormitórios, os Pullman, o Horário universal, as estações, tudo o que a empresa oferecia aos seus clientes, também era proporcionado aos seus funcionários, satisfazendo-os por meio da ordem e da disciplina, que eles mesmos produziam. A Companhia Paulista proporcionava ao pessoal de escritório, aos maquinistas, foguistas, chefes de trens, de estações, eletricitas, pessoal de oficina, o uso dos trens porque “dava” o direito a 12 passes livres de 1ª classe por ano e, de maneira desigual, “dava” aos funcionários da via permanente 12 passes de 2ª classe, talvez, porque esses não pudessem usufruir dos trens de 1ª, pois não tinham condições de se vestir de acordo. Os passes racionados ao ferroviário, permitiam que toda a família dos ferroviários, quando estivesse unida, viajasse com apenas um passe, como usuários dos trens bem cuidados e perfeitamente em ordem. O eletricista da Paulista, Sr. Arthur Paratelli conta a sua experiência nos trens, não como trabalhador, mas como usuário:

“A ferrovia antigamente era uma beleza. Tinha o trem elétrico que se quando tinha lugar, vendia passagem. De pé não ia ninguém. Guarda na porta cuidando do pessoal prá desce, prá subi. Tinha as porta certa prá desce. Banco tudo com pano branco, bem limpo. Banheiro tinha até ‘Sabão Ressolina’, lavava as mão, com toalha, tudo. Hoje em dia está tudo danado, não tem mais nada. Pessoar começou a robá as toalha, robava as toalha dos banco. Então a Paulista tiró, não punha mais. Antigamente se andava no trem dava gosto: tudo limpinho, ninguém de pé. Era uma beleza. E o trem, horário, acertava o relógio com o trem. Agora tá tudo bagunçado. Agora chega na estação e pergunta: esse trem é de ontem ou de hoje”.

Antes era limpo, organizado e pontual; hoje não tem mais nada. O Horário da Paulista era horário padrão: “acertava o relógio com o trem”. Atualmente o atraso não se conta em minutos, mas em dia. O Sr. Arthur não ressalta o tempo do trabalho, mas o tempo do passageiro. Hoje, não há mais carros de passageiros rodando nos trilhos do interior de São Paulo. Os bancos todos “brancos” não servem mais de referência da ordem e do respeito aos usuários. O antigo ferroviário e o presidente do sindicato representam a estrada de ferro do passado como um sistema de transporte feito para

passageiros. Há um consenso entre os ferroviários de que a Paulista priorizava a circulação dos trens de passageiros, porque o trem de passageiros é um orgulho do passado. Assim o Sr. Gotardi representa o que é ser ferroviário no presente:

“Eu me sinto orgulhoso de ser ferroviário hoje, pelo fato de sabê o que aconteceu com a ferrovia, de a gente conhecê a ferrovia como funcionava. Funcionando em ordem, o trem tudo no horário, dificilmente atrasava um trem de passageiro. Os administrador da Companhia, eles chegavam a cortá vagão e tombá pra podê dá passage pró trem de passageiro, prá não atrasa o trem de passageiro. Qué dizê que eles cuidava muito bem da Companhia, né!? E depois, então, cê vê um deslexo do jeito que houve e você vê como é que fico isso aí. Isso aí dá dó. E sendo que nois, por exemplo, trabalhamos tanto, né!? E nois trabalhamos nessa Companhia Paulista, não era brincadeira não. Cê tinha que andá em ordem, fazê os serviço tudo em cima, se não eles punia a gente e tal, e tal. De modos que a gente, hoje eu me sinto orgulhoso de falá que eu fui ferroviário, porque afinal ninguém podia falá mal da Companhia, os trem no horário, as máquina limpa, os carro limpo, nunca abandonaro, né!? Já hoje, a gente sente deles num tê mantido isso daí em ordem, a única coisa, que a gente podia tá viajando até hoje, que eu gosto mais de viaja num trem que num ônibus. Trem ce tem muita mais segurança, a num ser o que aconteça o que aconteceu lá com a bomba, mas aqui graças a Deus nunca aconteceu isso, né!? Então você via os trem no horário, sempre lotado, sempre cheio, nunca houve um acidente de matá gente aí. Quando um acidente que matô tantas pessoa? Nunca matô!” (...) “A gente só tem que falá bem da ferrovia! Uma pena que hoje não apareça uma firma que pegasse isso aí prá botá em movimento esses trem, né!? Ce vê o prejuízo que fizeram, tanta economia que fizeram, por exemplo, nas nossa costa, né!? Pagavam pouco e coisa e tar, pra chegá nesse ponto aí, vê coisa jogada por aí, estragando e nois que sabe quanto que custo, que eles tiraram da nossa costa. É esse o caso, né!? Você vê que nois assinava, nois assinava, vinha um bloco pro cê assiná, por exemplo, o boné, que se perdesse tinha que pagá. Nunca dero farda prá nois, nois só tinha o boné, agora o guarda trem tinha a farda e o boné. O pessoal de máquina nunca teve farda, até nisso eles economizaro. Nois sempre pusemo nossa carinha lá pra trabalhá, nossa camisa. É isso aí!”

A idéia de que o trem de passageiro era a prioridade nessa estrada de ferro, talvez, fizesse parte do compêndio ideológico da empresa, que visava incutir o senso de responsabilidade no trabalhador. A idéia da obrigação com o público paulista funcionava com mais eficácia, do que a obrigação mercantil com um consumidor

estrangeiro. Na verdade, desde a origem das estradas de ferro, sempre se priorizou o transporte de cargas destinadas a encherem os navios ancorados no porto de Santos, que são contratados pelos exportadores com custos elevadíssimos. De modo que as composições de vagões de carga dividiam o tempo com as de carros de passageiros, que tinham que manter uma regularidade de horário, para atender indiretamente a demanda dos clientes da outra modalidade.

O ferroviário fala de um orgulho pessoal referindo-se ao funcionamento da estrada de ferro do passado, mesmo porque naquele tempo se situam a sua ação, as relações sociais e os produtos do trabalho. Pois quando o seu olhar se volta para o presente, mais precisamente para o antigo espaço de trabalho que é visualizado através da janela da sua casa, vê lá a falta de movimento dos trens e as poucas referências do resultado da sua ação do passado. Para Léfèbvre (Ob. Cit: 55-56), *“a situação presente nem sempre se descobre por si mesma; o que se dissimula no atual, ameaçador ou benéfico, se alcança rememorando o realizado”* (...) *“Quando esse passado ainda vivo morre na representação, este substituí a lembrança; o “sujeito” lhe parece que é mais forte que a lembrança e sobretudo mais clara: próxima ao saber. Este situa a representação entre o vivido e o concebido, talvez o meio caminho entre o que escapa e o que se apropria, mediadora obscura e obstinada, que se desloca entre os extremos, em alguma ocasiões vínculo, em outras substituto.”* Com referência à escala individual, da consciência subjetiva, essa análise permite compreender a relação conflitante entre a experiência e as determinações institucionais, do resultado do trabalho entendido como a sua “obra”, – a ordem, o Horário, o bom funcionamento – e da apropriação dos salários e das próprias “calças”. O ferroviário imagina o trem de passageiro e nele visualiza o seu trabalho, que por alguma razão desconhecida foi desvalorizado ao longo dos anos. O conhecimento lhe escapa, mas sobrevive a lembrança, a crítica, a idéia do trabalho realizado e apropriado por outro, a idéia do trem de passageiro e do seu valor de uso. Não há mais intercâmbio entre as pessoas de várias cidades através do trem. De certa forma, o que sobrou da forma como as estradas de ferro paulistas progrediram e das diversas lutas travadas pelos trabalhadores no passado é aquilo o que sempre foi, o transporte de cargas. O transporte de passageiros era o transitório, o que estava fado a desaparecer em consequência do progresso.

A ferrovia deixou de transportar gente e agora, exceto o maquinista e seu ajudante, só transporta coisas. Mas as estações dessas cidades ainda representam, ao menos no plano simbólico, a espera do trem. Se essa espera não se realiza no presente,

vive na memória. Um antigo despachante da Companhia Paulista desfez a “bagunça” da ferrovia quando o trem passou, no momento da entrevista realizada nas plataformas da estação. Assim o Sr. Ruy Gouvêa<sup>11</sup>, reorganizou:

“Sabe o que é isso? Isso é vagão que eles já tão recolhendo para por terra e dexá de prontidão por causa do trecho, porque vai entrá época de chuva. Já dexa com tudo. Tudo carregado de terra né pra refazê barranco, pra refazê ponte. Ponte caiu com chuva, já fica tudo parado aí. Preciso some, põe a máquina e sai. Já tá carregado né, vão buscá terra. Tá vazio, agora eles vão busca aí vorta e fica parado. Isso fica lotado, tem trinta vagão aí. Mais ou menos uns 27, 30 vagão. É agora ele vai pará aqui, esperá a ordem prá segui. Deve pará, pelo menos naquele tempo sempre foi.” (...) “Agora não tem mais passageiro né, infelizmente. É, vai embora direto. Agora, o que eu achei sempre um absurdo aqui na empresa, quando existia né, é que debaixo da eletricidade, aqui tudo é elétrico, era, era hoje não tem mais, eles usavam máquina óleo. Não é possível, que dizer, com a eletricidade em cima, punha, enchia tanques e tanques de óleo para sair com os trem prá baixo. Não é possível! Com a eletricidade fica muito mais barato, não, põem óleo”.

A passagem do trem o fez descrever o antigo procedimento que o maquinista deveria seguir: parar e esperar a ordem para seguir. Mas agora o trem passa direto, não pára. As precauções tomadas pela companhia em tempos de chuva também não são mais seguidas. Os fios de eletricidade já não existem mais e os passageiros também não usam mais a ferrovia. Hoje as ferrovias transformaram-se num corredor de cargas, que não chega a oferecer qualquer tipo de serviço para os públicos das cidades que não a sirvam economicamente. O trem que passou estava carregado de minério de ferro, que seguiu pelo antigo trecho Campinas-Santos, vindo do triângulo mineiro pelos trilhos da antiga Mogyana. O trem possibilitou ao ferroviário reconstruir os procedimentos do passado e restaurar a memória da estação, o trem o fez voltar no tempo do trabalho e avaliar a situação presente. Diante da decadência ferroviária, a memória do antigo trabalhador transmite a experiência do passado, nos possibilita compreender as suas mudanças e suas contradições, dá vida à estrada de ferro decadente e reorganiza as falhas existentes. A crise na ferrovia aponta dois lados: a decadência de um sistema de transporte público e a extinção de antigas funções ferroviárias.

A memória do ferroviário recupera as relações do passado de forma crítica e expressa a sua relação com a instituição para a qual trabalhou no passado. As relações

---

<sup>11</sup> Entrevista realizada em maio de 2003.

dos indivíduos com a locomotiva, Horário, ordem, clube, uniforme, trens de passageiros e os valores que atribuem a prática e ao saber em contrapartida às dificuldades técnicas das estradas de ferro, compõem o imaginário acerca do trabalho dos antigos ferroviários e expressam os eixos pelos quais se constituem uma identidade ferroviária. Essa identidade também se manifesta nas experiências de ingresso, que aparecem circunscritas dentro de uma realidade preconcebida para a maioria dos indivíduos entrevistados; e na memória acerca da disciplina na Companhia Paulista, que sugere combates e enfrentamentos no interior das relações de produção ferroviária, no que diz respeito à autodisciplina mediada pelo caráter de “justiça moral”. De uma forma geral, a memória do ferroviário leva à compreensão de que a crise do sistema ferroviário interrompeu a transmissão dos costumes e impediu as novas gerações de reconhecerem os significados dos ensinamentos transmitidos pelos trabalhadores em ferrovias, cujas funções foram extintas. A identidade definida em relação ao grupo do meio profissional, mediada pelo trabalho exercido em uma instituição, hoje, se revela pela memória.

## **Conclusões Finais**

No dia 14 de março de 2001, na estação ferroviária de Campinas, 20 pessoas, entre elas o ex-prefeito Antônio da Costa Santos, embarcaram às 9 horas no último trem de passageiros com destino à Bauru. Sem metáforas e de forma melancólica o interior de São Paulo assistiu a viagem do último trem de passageiros. A experiência de uma viagem de trem de longa distância, do cheiro de óleo e graxa, da brisa e do orvalho na pele, do céu estrelado que se via das janelas do noturno, pertence agora à memória. A opção para a população das cidades do interior paulista nascidas na marcha do café e das ferrovias está sacramentada. A opção de desenvolvimento dos transportes no Estado de São Paulo obriga as pessoas a usarem as rodovias.

A razão pela qual as ferrovias foram deixando de desempenhar a utilidade que tinham no passado está na história do progresso das estradas de ferro paulistas. Se observarmos os seus mapas, vemos que os caminhos se estendem pelas áreas de produção de café e muitos seguem em direção a pequenas estações situadas nas imediações de antigas propriedades rurais. Os interesses privados dos grandes produtores de café, responsáveis pela construção das estradas de ferro do interior paulista, sobrepuseram-se ao desenvolvimento das ferrovias.

As trajetórias das duas grandes estradas de ferro do interior paulista, Mogyana e Paulista, a princípio, tornam possível compreender as contradições existentes entre o seu progresso em direção ao interior paulista e o desenvolvimento das cidades sustentado pela economia cafeeira. Em direção ao litoral, o monopólio inglês da serra “desanimava” os “lavradores” donos de companhias ferroviárias. No início da era ferroviária no Brasil foram estabelecidos privilégios a fim de atrair o capital inglês, pois se entendia que essa seria a única forma de negociar a ligação entre o Porto de Santos e o interior da província. Quando o desenvolvimento ganhava seu ritmo, com a progressão ferroviária no final do século XIX, não houve grandes esforços para superar o domínio inglês. Apenas em 1937, a Sorocabana inaugurou outra descida de ferro em direção ao porto, que é hoje a única ligação ferroviária do interior Paulista com mar, tornando-se um emblemático problema para os exportadores que preferem trens.

No início da era ferroviária, o capital que progredia e circulava com os trens também expelia dinheiro ao lado dos trilhos e deixava marcas por onde passava. As cidades nascidas da marcha do café e das ferrovias são transformadas com a chegada de um grande contingente de trabalhadores livres, apesar de muitas delas não terem se enriquecido de forma permanente com a economia que enchia os vagões destinados a alimentar os navios no porto de Santos. Esse não é o caso de Campinas, cujo

desenvolvimento está associado à sua importante diversificação econômica ocorrida no século XIX. O seu exemplo esclarece a forma como o crescimento populacional e urbano resultou da consolidação da economia cafeeira e da chegada da ferrovia, em contrapartida a trajetória de outras cidades desenvolvidas exclusivamente a partir da rápida passagem dos trens e da itinerante cultura do café, que entrou em crise no final dos anos 1920.

Nas cidades que serviram de sedes de barracões, entroncamentos ferroviários, escritórios e oficinas das companhias, foi necessária também uma grande quantidade de trabalhadores destinada a ocupar as mais variadas profissões que uma estrada de ferro oferecia. Jundiaí, São Carlos, Rio Claro, Araraquara, Dois Córregos, Bebedouro, Rincão e Bauru, por parte da Companhia Paulista; Jaguariúna, Casa Branca, São Simão, Ribeirão Preto e Franca, por parte da Mogyana, constituíram verdadeiros centros ferroviários. As razões da progressão de suas linhas ferroviárias no interior de São Paulo, porém, logo revelaram suas contradições, pois a riqueza acumulada pelos fazendeiros-capitalistas não pertencia às empresas, que serviam aos negócios privados dos seus donos. Os trabalhadores ferroviários viveram de acordo com o limitado salário e “benefícios” cedidos por seus patrões, cujas riquezas se constituíram de acordo com a racionalidade dos custos mínimos, explorando escravos em suas propriedades, produzindo fazendas de café com o trabalho dos colonos e especulando com lotes na Alta Paulista. Porém, as circunscritas oportunidades nos comércios locais das pequenas cidades do interior paulista, a perspectiva de vida dos sitiantes e as incertezas naturais do trabalho no campo produziram uma forma peculiar de pensar a profissão ferroviária.

Concomitante à trajetória das estradas de ferro paulistas desenvolvidas a partir dos limites econômicos inerentes a sua progressão, formou-se a categoria dos seus trabalhadores, que viveram as diversas formas de controle policial que os impediram de reivindicar livremente melhores condições de vida e até de exercerem suas liberdades políticas, no sentido de mudar as diversas formas de sujeição impostas pelos administradores das estradas de ferro.

Em 1906, o interior de São Paulo viveu a experiência de uma greve ferroviária de grandes proporções, que exemplifica um amplo movimento operário de diversos setores da indústria e de serviços a partir de pactos de solidariedade, de reivindicações econômicas e propostas políticas. As Ligas Operárias constituíram a primeira organização de ferroviários voltada à resistência, contra a opressão promovida pelo patrão da empresa, Conselheiro Antônio Prado. Em contrapartida a atuação autoritária

do seu presidente, a atuação das Ligas na greve expressava os descontentamentos dos trabalhadores, mas não explorava as causas das insatisfações. Duas das suas reivindicações eram a demissão do Inspetor Francisco de Paes de Monlevade, pela sua atuação centralizadora na direção da Sociedade Beneficente, e de um conferente autoritário, perseguidor dos empregados. Todavia, exigiam a liberdade de associação nas Ligas Operárias e, acima de tudo, o reconhecimento dessa representação. Seus objetivos eram participar, intervir, contribuir, regulamentar, estabelecer suas próprias regras e se organizar de forma descentralizada. As mudanças operadas pela Companhia Paulista visando modernizar o maquinário e economizar na folha de pagamento refletiam, ao mesmo tempo, as limitações da empresa. A incapacidade da sua diretoria negociar melhores salários e condições de vida tornava inviável a coexistência de um movimento operário reivindicatório.

Apesar das limitações das estradas de ferro paulistas, que nasceu a reboque da economia cafeeira, os seus administradores, também provenientes da classe dominante, criaram mecanismos para conter as diversas manifestações grevistas em diversos setores das estradas de ferro no interior de São Paulo. Os benefícios de caráter paternalistas, sustentados em grande parte pelos salários dos próprios trabalhadores, não foram suficientes para barrar os protestos. A criação de sociedades de mútuo socorro sinaliza a idéia de que as medidas paternalistas da empresa não correspondiam às demandas dos trabalhadores. As sociedades beneficentes não se constituíram com o fim de se oporem ao sindicato e à greve, nem seus componentes deixavam de ser por ela envolvidos, ao contrário do que a imprensa operária do período e a literatura acadêmica atual entendem.

Dentre as medidas visando controlar os trabalhadores, a mais importante foi a formação das Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários de 1923. No Brasil da década de 1920, as principais manifestações políticas e sociais vêm do movimento militar e não da classe operária. Nesse contexto não cessaram por completo os conflitos entre as administrações das estradas de ferro e os trabalhadores, que sofreram a repressão sustentada pela idéia obsoleta da elite política de que “a questão social era uma questão de polícia”. Para conter as diversas manifestações, é criada a Delegacia de Ordem Política e Social em 1924. Os administradores das estradas de ferro cediam passes livres aos investigadores dessa instituição. Antes do DEOPS, os policiais só entravam em ação após alguns dias de greve. Depois dele, a greve passou a ser evitada antes que um pequeno protesto fosse transformado em um grande movimento. Tais

interferências visavam combater as ações operárias e minar o espaço de expressão política das lideranças. Concomitante à legislação social do período, na Companhia Paulista, em 1928, é organizada uma nova estrutura empresarial baseada na Organização Racional do Trabalho. Porém, com as mudanças nos fundamentos dessa instituição, que subtraíram algumas conquistas da categoria, novos protestos começam a despontar entre os representantes de trabalhadores de diversas estradas de ferro.

A revolução de 1930 e a nova legislação do trabalho tornaram clara a maior demanda da categoria: liberdade para a organização em sindicatos. A idéia difundida a partir da década de 1920, de que o Estado e as empresas ferroviárias foram responsáveis por uma legislação social com vistas à melhoria das condições de vida dos trabalhadores desorganizados, e a repressão policial sobre as lideranças operárias, ocultaram as ações combativas dos trabalhadores em ferrovias ao tentarem eliminar as movimentações grevistas do “espaço público” e mistificar as conquistas dos trabalhadores organizados.

No I Congresso Ferroviário Brasileiro, realizado em julho de 1933, além dos representantes dos diversos sindicatos de ferroviários encaminharem ao governo federal propostas de melhorias nas condições de trabalho nas estradas, também discutiram a formação de “comissões executivas provisórias”, agregando representantes das federações definidas por regiões. Os líderes sindicais das nove entidades concentradas no estado paulista formaram a Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo. As propostas da entidade, cuja bandeira foi definida pela frase “*Unidos seremos fortes e fortes seremos invencíveis*”, desde o início estiveram centradas na luta pelo reconhecimento do papel de negociação dos sindicatos filiados e, sobretudo, pelo exercício de reuniões entre os representantes, com o fim de conhecerem e encaminharem reivindicações comuns às diferentes bases sindicais das estradas de ferro paulistas, sediadas na capital e no interior.

Até meados da década de 1930, as assembleias, reivindicações e protestos dos trabalhadores em ferrovias deixam a impressão de que houve tentativas de restaurar o espaço público a partir da vontade de participação e iniciativa de diversos setores da categoria. Mas, a interferência policial tratou de enfraquecer a cultura sindical que tendia a se espalhar pelos caminhos de ferro, sobretudo, quando são formados comitês de greves nas oficinas e ao longo das estradas da capital e do interior. Se por um lado, a reação da direção das companhias significou a continuidade do procedimento de repulsa às reivindicações e entidades sindicais, como nas décadas anteriores, por outro lado, a

ação política de ferroviários somou novas características às estratégias das suas organizações.

Se nos anos 1930 os militantes comunistas conseguiam atuar, ainda que clandestinamente, junto aos sindicatos ferroviários no sentido de mobilizarem a base, a partir de meados dos anos 1940 esse trabalho teve que ser feito pelo Partido Comunista Brasileiro, fora dos sindicatos. Em 1947, os seus militantes organizaram na Paulista uma Comissão de Reivindicações, com o intuito de estabelecerem entre os trabalhadores um constante debate acerca dos principais problemas experimentados nos diferentes setores da estrada de ferro, o que levou ao entendimento de que o sistema de “sobretempo” resumia muitas contradições. Até o final dos anos 1940, existiu grande movimentação dos militantes comunistas nas bases ferroviárias com atuação de membros das diretorias dos sindicatos, porém sem o apóio da entidade, sempre visada pela polícia e pelo Ministério do Trabalho. A decisão da cúpula do sindicato dos ferroviários da Paulista de denunciar e expulsar as lideranças mais combativas deixa margem à interpretação de que a experiência vivida nos anos 1930, com participação efetiva dessas lideranças, foi relegada para fora das oficinas e plataformas ferroviárias e, agora, do sindicato. O trabalho do sindicato foi limitado pela burocratização de suas funções e sanções ministeriais. Contudo, a articulação das lideranças comunistas continuou imprescindível na luta dos ferroviários. Em fevereiro de 1948, a Comissão de Reivindicações formada nas oficinas da Companhia Mogyana por seus operários ligados ao Partido Comunista deu início a uma greve na estrada de ferro, que levou, indiretamente, à sua estatização. A disposição de organização da base, continuava a existir, mas a partir do trabalho de mobilização dos comissários do Partido Comunista. As greves de 1948 resultaram da mobilização dos ferroviários mais afetados pela situação econômica da Mogyana, que a impedia de negociar e atender às justas reivindicações dos trabalhadores. Estes, independentemente do sindicato, criaram no confronto e na greve, a possibilidade de expressar a sua insatisfação e afirmar a vontade da categoria. A diretoria da empresa viu na reivindicação do pessoal da oficina apenas um pretexto usado para se posicionar contra a estrada de ferro. Na verdade, esse foi mais um argumento que os antigos cafeicultores usaram para justificar a situação economicamente inviável da empresa, que explicitava cada vez mais as suas deficiências e limitações. Em 1952, a Mogyana foi encampada pelo governo do Estado.

Em 1951, quando foi cogitada a estatização da Mogyana, o sindicato dos ferroviários da Paulista manifestou pela primeira vez a intenção de lutar pela

encampação da empresa, pois havia a perspectiva de que os salários dos funcionários da Mogyana seriam iguados aos salários pagos pelas direções das estradas de ferro estatais, maiores que os das particulares. Contudo, o seu dirigente na época não levou adiante os anseios de setores dos funcionários da estrada. Em 1955, a chapa de oposição sindical, que reuniu o chefe de trem Irineu Prado e o eletricista Hary Normanton, foi vitoriosa. Sob a liderança dos dois sindicalistas a instituição iniciou o movimento pela encampação. Hary Normanton, cuja vida política foi sustentada pela combinação do trabalhismo e da postura combativa pautada pelo objetivo da igualdade de direitos entre os trabalhadores da Paulista e das ferrovias estatais, sagrou-se deputado federal, exercendo a legislatura federal de 1959 a 1969. Depois de três greves, 1959, 60 e 61 e da intervenção do presidente Jânio Quadros, ocorreu a estatização da primeira estrada de ferro construída com capitais exclusivamente nacionais. O golpe de 1964 revela as ambigüidades do sindicato dos ferroviários da Paulista, que sofreu uma acentuada burocratização, culminando com a eliminação das lideranças mais combativas. Os ganhos dos ferroviários com a estatização da Paulista seriam morais, políticos e econômicos e garantiriam determinados direitos, até então desrespeitados pela imposição patronal. Depois de encampada, a disposição de mudar a vida da empresa deu lugar a resignação e a fantasia de que o governo seria melhor do que os chefes de outrora. Muito embora o sindicato tenha se aproveitado do Estado de forma eficaz, o movimento pela encampação nasceu a partir de uma relação de dependência à ideologia estadista.

Todavia, a reestruturação colocada em prática pelo Estado na ferrovia paulista a partir da década de 70, não foi algo que os dirigentes da categoria poderiam esperar. A mudança de uma administração privada para uma administração pública exigiu nova configuração na organização do trabalho. Em 1971 ocorreu a unificação das empresas e foi criada a Ferrovias Paulistas S/A. A maior mudança foi sentida entre os ferroviários da ex-Companhia Paulista, que ainda viviam uma rotina marcada pela disciplina, refletida na pontualidade dos trens da empresa: “podia até ajustá o relógio com a passagem do trem”. Na memória de um antigo ferroviário que viveu as transformações operadas após a estatização, a visão que mais o impressiona é a dos vagões enfileirados e abandonados, vagões cuja manutenção era de responsabilidade sua, vagões danificados que tempos atrás poderiam lhe causar punições. O Estado foi incapaz de estabelecer um canal de investimentos para recuperar o sistema ferroviário, o que torna evidente a retirada completa dos elementos de coordenação e de indução de

desenvolvimento no Brasil ligados a esse setor, a partir da década de 90. Em 1995 foi dado início ao processo de privatização da FEPASA, o que levou à eliminação de quadros de funcionários e, conseqüentemente, sem os trabalhadores responsáveis do material rodante, locomotivas, vagões e carros de passageiros, ao abandono do patrimônio ferroviário, minando, assim, a possibilidade de rápida recuperação do sistema ferroviário paulista que, desde os anos 50, já exigia sua modernização e reestruturação. A imagem do trem pertencente a uma etapa do desenvolvimento brasileiro foi o que “adornou” a mentalidade dos homens que promoveram a privatização do sistema ferroviário paulista, daí sua quase parada definitiva. A falta de investimentos no transporte quase significou o fim da categoria, que no início dos anos 1980 concentrava 16 mil trabalhadores na Mogyana e na Paulista. O “enxugamento” promovido pelos seus administradores para a privatização eliminou mais de 10 mil postos de trabalho. No ano da privatização, 1998, a ferrovia paulista contava com apenas 6.380 trabalhadores. Até 2004, nas antigas estradas de ferro do interior paulista sobraram apenas 1.650 trabalhadores com carteira assinada e vinculados aos sindicatos: 801 ao sindicato dos ferroviários da Mogyana e 342 ao sindicato dos ferroviários da Paulista. A privatização das ferrovias paulistas demarca o fim do valor social do trem e a extinção de muitas profissões.

Por meio da memória de quem trabalhou nas companhias Mogyana e Paulista foi possível resgatar as experiências do trabalho no transporte ferroviário e os “costumes comuns” da categoria. A memória dos ferroviários da Vila Industrial entrevistados revela a riqueza de detalhes das relações vivenciadas dentro e fora dos espaços de trabalho. Assim, foi possível caracterizar os comportamentos operários a partir dos relatos em torno das experiências de ingresso; da disciplina de trabalho; e de algumas representações sociais suscitadas nos relatos relacionados à prática de trabalho do passado.

De acordo com os depoimentos dos 33 aposentados entrevistados, as causas mais comuns do ingresso foram: 1) a melhor perspectiva dentre as outras oportunidades de trabalho; 2) as limitações econômicas das cidades de origem, restando apenas o trabalho ferroviário; 3) o baixo grau de escolaridade; 4) e, sobretudo, porque alguém próximo (vizinho ou parente), que já trabalhava nas companhias Paulista ou Mogyana, indicou o trabalho ferroviário. Essas razões, exceto o baixo grau de escolaridade, significam que a presença da estrada de ferro foi determinante para o ingresso nesse universo de trabalho. A memória dos ferroviários torna possível compreender que a presença das estradas de

ferro nas cidades, com todos os seus equipamentos e “arquiteturas”, é determinante no ingresso do indivíduo no trabalho das estações, trens e trilhos, e em muitos casos, a profissão de ferroviário é transferida pelo costume das antigas gerações no interior das famílias, no mundo privado. A fala dos ferroviários, principalmente dos filhos de ferroviários, revela como o indivíduo é assegurado pelo grupo familiar, que o incorpora pelo costume em uma das carreiras ferroviárias.

A “presença” da companhia de estrada de ferro dentro das casas dos seus trabalhadores funcionava como um mecanismo de controle, transbordado do espaço de trabalho ferroviário. O sistema disciplinar da Companhia Paulista, compreendido a partir das folhas Fé de Ofício e relatos dos trabalhadores, indicam a autodisciplina mediada pelo caráter de “justiça moral”. A necessidade de obedecer ao “Horário” acabava condicionando os próprios trabalhadores, mas na verdade o tempo exercido na Companhia era minuciosamente regulado pela inspetoria, que ameaçava os atrasados com o dispositivo da punição, de modo que cada segundo era valorizado pelos responsáveis da máquina. Para cada setor, uma norma prescrita que conferia responsabilidade e compromisso do grupo com o público e com a companhia. Em cada indivíduo uma relação de responsabilidade com o público, uma relação interiorizada que tem o “timbre” da Companhia Paulista; e uma responsabilidade em relação à própria condição de “pai de família”, no sentido de evitar que uma multa mutilasse o seu salário baixo. A punição era um instrumento de dominação com dupla função: econômica e disciplinar.

As noções de espírito de disciplina, compreensão dos seus deveres para com o Público e Cia. Paulista e, sobretudo, a relação de troca baseada na idéia de progresso na carreira por obediência estão relacionadas à ideologia da empresa. Todavia, essa ideologia era sustentada por uma série de sistemas de controle político, que passavam quase de maneira despercebida pela reflexão crítica, mas que tem eficácia por ter se tornado uma representação social. O compromisso do indivíduo com a empresa parecia ser sustentado pela idéia de que a disciplina era válida para oferecer bons serviços ao público e manter a “ordem no serviço”. Todos os ferroviários entrevistados conceberam o sistema disciplinar como fundamental para a “ordem dos serviços”, contudo contestam as penalidades aplicadas sem merecimento, sendo que para muitos, tais penalidades acarretaram prejuízos nas suas respectivas carreiras.

As representações sociais que aparecem nos relatos dos ferroviários entrevistados relativos às práticas de trabalho, sugerem a construção da identidade do ferroviário. As

idéias que os indivíduos fazem das suas antigas relações e produtos do trabalho do passado, diante da decadência do sistema ferroviário no presente, possibilitam compreender as transformações do sistema ferroviário. A memória permite recuperar a transmissão das experiências de trabalho, muito comum no passado ferroviário e hoje em vias de extinguir-se em consequência da crise do sistema. A relação que os ferroviários mantinham com seu meio de trabalho transfere para o objeto valores de caráter humano. O trabalho rememorado é representado por meio de uma reconstrução valorativa do sujeito. O sujeito que narra valoriza o trabalho, valorizando a si mesmo. A ausência de valor que acompanhava a atividade do trabalhador no passado é colocada em evidência no momento que é pensada em retrospecto. Os relatos dos ferroviários entrevistados geralmente abarcam a relação institucionalizada do gosto pelo trabalho, como manifestação do dever para com a empresa, no sentido de torná-la mais eficaz, mais rápida, mais organizada. O Horário inculcava a noção do pertencimento a uma empresa disciplinada no trabalhador de máquina, por meio das penalidades e cobranças e também pela relação contínua com o trabalho. A opinião a respeito do expediente torna claro até que ponto as instituições se encarregam de toda a dimensão temporal da vida dos indivíduos. O trabalho extrapolava o ambiente da oficina e se multiplicava nas áreas de lazer, como no clube, por meio do trabalho voluntário, que é entendido como essência integrativa dos indivíduos em um ambiente em que todos se ajudam, como em uma família imaginária. A essência da noção da família ferroviária está associada ao ambiente socializador criado pelas estradas de ferro, com o fim de inscrever localmente os indivíduos e exercer duplo controle do tempo: um geográfico e o outro moral. O “clube dava”, ou seja, a instituição tornava possível a relação de amizade no passado. Para quem foi envolvido pelo ambiente socializador, o encontro com o outro era mediado pela empresa e dessa forma o trabalho aparece como um meio de restituir os favores que a instituição fez em benefício do grupo.

Para o ferroviário, a causa de toda crise é a queda do controle que a empresa exercia sobre as ações dos seus funcionários, desobrigando-os da responsabilidade em relação ao patrimônio da empresa; para quem trabalhava na estrada de ferro e cuidava do patrimônio, a crise se deu primeiro nas instâncias institucionais, ao ponto dos trabalhadores ensinarem os engenheiros. A “morte” da estrada de ferro foi determinada pela eliminação dos mestres de linha, da turma de conserva e do antigo sistema de carreiras da companhia, em que o trabalhador aprendia suas funções na prática e evoluía na profissão ao longo dos anos. Para o ferroviário, antigamente havia uma boa

administração, de modo que o presidente da companhia incentivava os trabalhadores no espaço de trabalho, tinha o cuidado de inspecionar as estradas de ferro e verificar a qualidade dos serviços oferecidos aos seus clientes, usuários dos trens de cargas e dos trens de passageiros. Para os ferroviários, a estrada de ferro do passado foi feita para passageiros. Há um consenso entre os ferroviários: o orgulho pelo trem de passageiros. A idéia de que o trem de passageiros era a prioridade nessa estrada de ferro, talvez, fizesse parte do compêndio ideológico da empresa, que visava inculcar o senso de responsabilidade no trabalhador. A idéia da obrigação com o público paulista funcionava com mais eficácia, do que a obrigação mercantil com um consumidor estrangeiro. O ferroviário fala de um orgulho pessoal referindo-se ao funcionamento da estrada de ferro do passado, mesmo porque naquele tempo se situam a sua ação, as relações sociais e os produtos do trabalho. As representações sociais dos antigos ferroviários expressam a relação conflitante entre a experiência e as determinações institucionais, do resultado do trabalho entendido como a sua “obra”, – a ordem, o Horário, o bom funcionamento – e da apropriação dos salários e das próprias “calças”. O ferroviário imagina o trem de passageiro e nele visualiza o seu trabalho, que por alguma razão desconhecida foi desvalorizado ao longo dos anos. Não há mais intercâmbio entre as pessoas de várias cidades através do trem. A ferrovia deixou de transportar gente e agora, exceto o maquinista e seu ajudante, só transporta coisas. Mas as estações dessas cidades ainda representam, ao menos no plano simbólico, a espera do trem. Se essa espera não se realiza no presente, vive na memória.

A memória do ferroviário recupera as relações do passado de forma crítica e expressa a sua relação com a instituição para a qual trabalhou no passado. As relações dos indivíduos com a locomotiva, Horário, ordem, clube, uniforme, trens de passageiros e os valores que atribuem a prática e ao saber em contrapartida às dificuldades técnicas das estradas de ferro, compõem o imaginário acerca do trabalho dos antigos ferroviários e expressam os eixos pelos quais se constituem a identidade ferroviária. A construção da identidade ferroviária do antigo trabalhador, portanto, relaciona-se com o seu exercício da profissão nas empresas ferroviárias, ao afirmar-se profissionalmente, ao interiorizar as normas, as prescrições e valores referentes ao trabalho na ferrovia, – um processo, portanto, de socialização – o trabalhador construía a sua identidade profissional, o ser ferroviário. É isso que se perde com a crise do sistema ferroviário, com o abandono do patrimônio, com as rupturas na cultura do trabalho dos ferroviários. É na memória, contudo, que isso sobrevive, como ausência.

A memória ferroviária abarca as trajetórias das estradas de ferro campineiras e da categoria dos trabalhadores em ferrovias residentes na Vila Industrial e se encontra nas biografias dos indivíduos. De certa forma, a vida dos sujeitos foi determinada pelas relações ambíguas e contraditórias das instituições e de suas práticas do passado, de certa forma sofreu a determinação dos sistemas de poder distanciados das práticas individuais e do alcance dos grupos organizados, nem sempre conscientes da capacidade do alcance de suas práticas e dos costumes dos seus representados. A memória ferroviária, que recebeu pouca atenção da literatura acadêmica, revela nas práticas operárias no âmbito mais restrito a relação dos indivíduos com o seu trabalho, com o seu chefe, com a ordem e com o Horário; revela as práticas operárias no âmbito mais restrito, vigiadas pelas ordens policiais e desviadas dos objetivos iniciais, em consequência das determinações diversas, seja da economia ou dos sistemas políticos. A memória ferroviária revela outra história da categoria ferroviária, sempre subsumida pela história das poderosas companhias ferroviárias e pelos muros das oficinas e leitos das linhas, mais um olhar policial em detrimento da imaginação, do sonho e da memória, do olhar para as estrelas em uma estação no meio da escuridão do interior do Brasil. A memória ferroviária, que não se encerra em uma análise de caráter acadêmico, questiona onde estão as lembranças da vivência dessas pessoas que também fazem parte da história ambígua que vivemos no presente, determinadas pelas práticas do passado.

## **BIBLIOGRAFIA**

## Obras Citadas:

ALIGHIERI, Dante. **A divina comédia**. Rio de Janeiro, Otto Pierre Editores, 1979.

ANDERSON, Perry. Alcances y limitaciones de la acción sindical. MALLET, Serge (Et. All.). **Economia y política en la acción sindical**. Buenos Aires, Ediciones Pasado y Presente, 1973.

ANDRADE, Carlos Drummond de. **Corpo: novos poemas**. Rio de Janeiro, Ed. Record, 1984.

ANDRADE, Mario de. **Contos novos**. Rio de Janeiro/ Belo Horizonte, Villa Rica, 1991.

ARAÚJO, Ângela. **A construção do consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30**. São Paulo, Ed. Scritta, 1998.

\_\_\_\_\_. Estado e Trabalhadores. ARAÚJO, A. (Org.). **Do corporativismo ao neoliberalismo**. São Paulo, Bointempo editorial, 2002.

AQUINO, Maria Aparecida de. DEOPS/SP: visita ao centro da mentalidade autoritária. AQUINO, Maria Aparecida de (Et. All.). **O dissecar da estrutura administrativa do DEOPS/SP: o anticomunismo: doença do aparato repressivo brasileiro**. São Paulo, Arquivo do Estado/ Imprensa Oficial, 2002.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 2001.

BARTELETT, F. **La memória**. Angeli, Trad. It. Milano, 1932.

BARTHES, Roland. **A câmara clara**. Rio de Janeiro, Ed. Nova Fronteira, 1984.

BASBAUM, Leôncio. **História sincera da república**. São Paulo, Ed. Alfa-Ômega, 1976.

BEANINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do polo industrial paulista**. Campinas-SP, Ed. Centro de Memória UNICAMP, 1996.

BENEVIDES, Maria Victoria. **O PTB e o trabalhismo: partido e sindicato em São Paulo (1945-1964)**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1996.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução a história ferroviária do Brasil**. Recife-PE, Edições Folha da Manhã, 1953.

BENJAMIN, Walter. **Magia, técnica, arte e política**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1987.

BOITO Jr., Armando. **Sindicalismo de Estado no Brasil**. São Paulo, Editoras Hucitec/Unicamp, 1991.

BOITO Jr. A. (Et. All.). **O Sindicalismo brasileiro nos anos 80**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1991.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.
- \_\_\_\_\_. **La domination masculine**. Paris, Seuil, 1998.
- BRANDÃO, Carlos Rodrigues (Org.). **As faces da memória**. Campinas-SP, Ed. Centro de Memória UNICAMP, 1994.
- BURKE, Peter. **Variedades de história cultural**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.
- CAETANO, Coraly Gará. Qualificação e ferrovias: a experiência das Escolas Profissionais Ferroviárias (1920-1945). GITAHY, Maria Lucia C. (Et. All.). **Trabalhadores urbanos e ensino profissional**. Campinas, Editora da Unicamp, 1986.
- CAMARGO LEME, Dulce Maria Pompêo de. **Trabalhadores ferroviários em greve**. Campinas, Editora da Unicamp, 1986.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo, T.A. Queiroz, 1977.
- CARDOSO, Fernando Henrique. Condições sociais da industrialização de São Paulo. **Revista Brasiliense**, São Paulo, nº28, março-abril, 1960.
- CARDOSO de MELLO, João Manoel. **O Capitalismo tardio**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1991.
- CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX**. São Paulo, Ed. Unesp, 2002.
- CARONE, Edgard. **A República Velha (evolução política)**. São Paulo, DIFEL, 1971.
- CARVALHO, Edemir de. **Crise urbana e habitação popular em Campinas**. Campinas, UNICAMP, Dissertação de Mestrado – IFCH, 1991.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis, Ed. Vozes, 2002.
- CHAUÍ E FRANCO, M. S. **Ideologia e mobilização popular**. São Paulo, CEDEC/ Ed. Paz e Terra, 1978.
- COLOMBI NETTO, Julio. **O declínio das ferrovias e o transporte de passageiros de longo percurso**. São Paulo, Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, 1975.
- COSTA, Hélio da. **Em busca da memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra**. São Paulo, Ed. Scritta, 1995
- \_\_\_\_\_. **Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo (1943-1953)**.
- FONTES, Paulo [et al]. **Na luta por direitos**. Campinas-SP, Ed. da Unicamp, 1999.
- COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia**. São Paulo, Difel, 1966.
- COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo**. Campinas-SP, Dissertação de Mestrado IFCH/UNICAMP, 1975.

DUBAR, Claude. **La socialisation**. Paris, Armand Colin, 2000.

DULLES, John. **Anarquistas e comunistas no Brasil**. Rio de Janeiro, Ed. Nova Fronteira, 1977.

ELIAS, Norbert. **Os alemães: a luta pelo poder e a evolução do habitus nos séculos XIX e XX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1996.

FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito Social**. São Paulo: Difel, 1977.

\_\_\_\_\_. Expansão do café e política cafeeira. FAUSTO, Boris (Org.) **História Geral da Civilização Brasileira - O Brasil Republicano**. São Paulo e Rio de Janeiro, Difel, 1977, Tomo III, 1º Volume.

\_\_\_\_\_. A crise dos anos vinte e a revolução de 1930. FAUSTO, Boris (Org.) **História Geral da Civilização Brasileira - O Brasil Republicano**. São Paulo e Rio de Janeiro, Difel, 1978, Tomo III, 2º Volume.

FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classes: no limiar de uma nova era**. São Paulo, Dominus Editora, 1965.

\_\_\_\_\_. **Elementos de Sociologia Teórica**. São Paulo, Editorial Nacional, 1974.

\_\_\_\_\_. **Comunidade e sociedade no Brasil**. São Paulo, Ed. Nacional e Ed. da USP, 1975.

\_\_\_\_\_. **Mudanças sociais no Brasil**. São Paulo, Difel, 3ª Ed., 1979.

FERREIRA, Jorge (Org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

FONTES, Paulo. **Comunidade operária, migração nordestina e lutas sociais: São Miguel Paulista (1945-1966)**. Campinas, IFCH/Unicamp, 2002.

FONTES, Paulo e NEGRO, Antonio L. Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia. O acervo do DEOPS paulista e o movimento sindical. AQUINO, Maria Aparecida de (Et. All.). **No coração das trevas: O DEOPS/SP visto por dentro**. São Paulo, Arquivo do Estado/ Imprensa Oficial, 2001.

FOUCAULT, Michel. **A verdade e as formas jurídicas**. Rio de Janeiro, PUC/RJ-NAU, 1996.

\_\_\_\_\_. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro, Edições Graal, 1998.

\_\_\_\_\_. **História da sexualidade: a vontade de saber**. Rio de Janeiro, Edições Graal, 1999.

\_\_\_\_\_. **Vigiar e Punir**. Rio de Janeiro, Ed. Vozes, 1999b.

\_\_\_\_\_. **Estratégia, poder-saber**. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 2003.

FROMM, Erich. **Conceito marxista do homem**, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1964.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)**. Campinas, Unicamp, Tese de Doutorado - IFCH, 1992.

GERTH, H. e MILLS, W. O Homem e sua obra. WEBER, Max. **Ensaio de sociologia**. Rio de Janeiro, Ed. Guanabara, 1982.

GOMES, Ângela Maria de Castro. **Burguesia e trabalho: política e legislação social no Brasil (1917-1937)**. Rio de Janeiro, Ed. Campus, 1979.

\_\_\_\_\_. A construção do homem novo: o trabalhador brasileiro. OLIVEIRA, Lucia Lippi...[et. al.]. **Estado Novo: ideologia e poder**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982.

\_\_\_\_\_. **A invenção do trabalhismo**. São Paulo, Relume-Dumará, 1994.

GRABOIS, Maurice. Mobilizar Grandes Massas – para defender a paz e derrotar o imperialismo. **Problemas – revista mensal de cultura política**, nº20, Agosto-Setembro de 1949.

GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1973.

GRAMSCI, Antônio. Americanismo e Fordismo. **Obras escolhidas**. Lisboa, Editorial Stampa, Vol.II, 1974.

HALL, Michael M. **The origins of mass immigration in Brazil (1871-1914)**. Ph. D. Thesis, Columbia university, 1969.

HOBBSBAWN, E. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

\_\_\_\_\_. A Outra História. KRANTZ, F.(org.). **A outra história. Ideologia e protesto popular nos séculos XVII à XIX**. Rio de Janeiro, Zahar, 1990.

\_\_\_\_\_. **Mundos do trabalho**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2000.

\_\_\_\_\_. **Os trabalhadores**. São Paulo, Paz e Terra, 2000b.

IANNI, Octávio. **O colapso do populismo no Brasil**. São Paulo, Ed. Civilização Brasileira, 1971.

\_\_\_\_\_. **Raças e classes sociais no Brasil**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 2004.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

LÉFÈBVRE, Henri. **La présence et l'absence: contribution à la théorie des représentations**. Paris, Casterman, 1980.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo, Ed. Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. Estrutura Social: a reprodução das relações sociais. MARTINS, J. S. e FORACCHI, M. M. **Sociologia e sociedade: leituras de introdução à sociologia**. São Paulo, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1994.

LOPES, José Sergio Leite (org.) **Cultura e identidade operária**. Rio de Janeiro, Marco Zero, 1987.

LOSNAK, Célio José. **Nos trilhos da memória: trabalho e sentimento**. Bauru, Prefeitura municipal de Bauru, Secretaria da Cultura, 2003.

LOVE, Joseph. Autonomia e interdependência: São Paulo e a Federação Brasileira, 1889 – 1937. FAUSTO, Boris (Org.) **História Geral da Civilização Brasileira - O Brasil Republicano**. São Paulo e Rio de Janeiro, Difel, 1977, Tomo III, 1º Volume.

LUKÁCS, Georg. **História e consciência de classe: estudos de dialética marxista**. Rio de Janeiro, Publicações Escorpão, 1974.

MAIA, Andréia Casa Nova. A ‘fúria’ das mulheres grevistas: política, ferrovia e família ferroviária no Oeste de Minas Gerais (décadas de 30, 40 e 50). **Cronos: Revista de História**. Pedro Leopoldo-MG, Nº 6, Dezembro de 2002, p. 224-58.

MARIGHELLA, Carlos. Nossa Política. **Problemas – revista mensal de cultura política**, nº6, Janeiro de 1948.

MANFRIM JUNIOR, M. **Caixas de aposentadoria e pensões dos ferroviários: um modelo previdenciário exclusivo**. Campinas, Dissertação de Mestrado, UNICAMP/1998.

MANNHEIM, K. A planificação como domínio racional do irracional. MARTINS, J. S. e FORACCHI, M. M. **Sociologia e Sociedade: leituras de introdução à sociologia**. São Paulo, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1994.

MARRACH, Sonia Alem. **A visão de mundo dos ferroviários aposentados**. Dissertação de mestrado PUC-SP, 1983.

MARTINS, Heloísa H. Teixeira. **O Estado e a burocratização do sindicato no Brasil**. São Paulo, Ed. Hucitec, 1981.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. São Paulo, Ed. Hucitec, 1990.

\_\_\_\_\_. **Subúrbio**. São Paulo, Hucitec/Ed. UNESP, 2002.

\_\_\_\_\_. A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido. **Revista USP**. Coordenadoria de Comunicação Social da Universidade de São Paulo, No 63, setembro-novembro 2004, p. 6-15.

MARX, Karl. **Conseqüências sociais da maquinaria automatizada**. São Paulo, Textos Exemplares, 1973.

\_\_\_\_\_. **O capital**. São Paulo, Ed. Abril – Col. Os Economistas, 5 Vols., 1988.

MATOON JR. Robert H. **The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: A local railway enterprise In São Paulo, Brazil**. Dissertation of Degree of Doctor, Graduate Scholl of Yale University, EUA.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1974.

\_\_\_\_\_. **Campinas de ontem e de hoje**. Campinas-SP, Publicação das Empresas LIX da Cunha, 1988.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. Rio de Janeiro, Livraria Freitas Bastos, 1971.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo, Ed. Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre. **Ensaio de geografia humana brasileira**. São Paulo, Martins, 1940.

\_\_\_\_\_. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, Hucitec/Polis, 1984.

MONTEIRO LOBATO, J.B.. **Cidades mortas**. São Paulo: Brasiliense, 1977.

MORAES FILHO, Evaristo. **O problema do sindicato único no Brasil**. São Paulo, Alfa-Omega, 1978.

MOURA, Joaquim Ribas da Costa. **Caixa de aposentadorias e pensões: a lei dos ferroviários**. Campinas, Typ. Da Casa Genaud, Campinas, 1923.

NAMER, Gérard. **Halbwachs et la mémoire sociale**. Paris, L'Harmattan, 2000.

NEVES, Lucília de Almeida. **Trabalhismo, nacionalismo e desenvolvimentismo: um projeto para o Brasil (1945-1964)**. FERREIRA, Jorge (Org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

PERISSONATO, Renato. **Classes dominantes, Estado e os conflitos políticos na Primeira República em São Paulo: sugestões para pensar a década de 1920**. COSTA, Wilma Peres e DE LORENZO, Helena Carvalho. **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo, Ed. Da UNESP, 1997.

PIMENTA, João Paulo Garrido. **Os arquivos do DEOPS-SP: nota preliminar**. **Revista de História**, São Paulo, FFLCH-USP, N° 132, 1995.

PINHEIRO, Paulo S. HALL, Michael M. **A classe operária no Brasil: 1889 –1930 documentos**. São Paulo, Ed. Alfa- Omega, 1979.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de São Paulo**. São Paulo, Typographia e Papelaria Vanorden & Cia, 1903.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, Vol.2, n.3, 1989.

POSSAS, Lúcia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**. Bauru, EDUSC, 2001.

PRADO, Nazareth. **Antonio Prado no Império e na República**. Rio de Janeiro, F. Briguiet & Cia. Editores, 1929.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Variações sobre a técnica de gravador no registro da informação viva**. São Paulo, T. A. Queiroz Editor, 1991.

RODRIGUES, José Albertino. **Sindicato e desenvolvimento no Brasil**. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968.

SAES, Flávio de Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocaba: 1870- 1940**. São Paulo, HUCITEC/INL, 1981.

SCHWARTZ, Yves. **Travail et philosophie: convocations mutuelles**. Toulouse, Octares Édition, 1994.

SCHUTZ, Alfred. **Fenomenologia e relações sociais**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1970.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo, Cortez Ed., 1982.

SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café à indústria: uma cidade e seu tempo**. Campinas, Ed. Unicamp, 1991.

SILVA, Clodomiro Pereira da. **Estradas de ferro de São Paulo: a reforma das tarifas**. São Paulo, Laemmert & C., 1901.

SIMÃO, Azis. **Sindicato e Estado**. São Paulo, Ed. Ática, 1981.

\_\_\_\_\_. Os anarquistas: duas gerações distanciadas. **Tempo Social**, Rev. Sociol. USP, São Paulo, 1 (1): 57-69, 1.sem. 1989.

SIMÕES DE PAULA, E. Mensagem do Presidente João Teodoro Xavier à Assembléia Legislativa em 1873. **Revista de História**, São Paulo, Volume VIII, 1954

SOUZA, Maria do Carmo C. de. **Estado e partidos políticos no Brasil**. São Paulo, Alfa-Omega, 1976.

STEINSLEGER, José. **Imperialismo y sindicatos em América Latina**. Puebla - México, Universidade Autónoma de Puebla, 1976.

TENCA, Álvaro. **Nos trilhos da memória: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex- alunos do Curso de Ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. São Paulo, FE/USP, 2002.

THOMPSON, E. P. **Tradición, revuelta e conciencia de clase**. Barcelona, Ed. Crítica, 1978.

\_\_\_\_\_. **A miséria da teoria - ou um planetário de erros uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.

\_\_\_\_\_. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 3 vols, 1997.

\_\_\_\_\_. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

TÖNNIES, Ferdinand. Comunidade e sociedade como entidades típico-ideais. FERNANDES, Florestan. **Comunidade e sociedade: leituras sobre problemas**

**conceituais, metodológicos e de aplicação.** São Paulo, Ed. Nacional e Ed. da USP, 1973.

VIANNA, Marly de A. G. As rebeliões de novembro de 1935. **Revista Novos Rumos**, São Paulo, N° 34, 2003.

VIEIRA, Hermes Pio Vieira. **Eloy Chaves: precursor da previdência social no Brasil.** Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1978.

VUGMAN, Gitel. **Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914): subsídios para estudo de uma estrada de ferro paulista.** São Paulo, Dissertação GEO/USP, 1976.

WEBER, Max. **Ensaio de sociologia.** Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1982.

\_\_\_\_\_. **Sociologia del trabajo industrial.** Madrid, Editorial Trotta, 1994.

WEINSTEIN, Bárbara. **(Re)Formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964).** São Paulo, Cortez/CDAPH-IFAN/Universidade São Francisco, 2000.

#### **Jornais citados:**

O Casa Branca, 11/04/1920;

Cidade de Campinas, 24/11/1903;

Correio Paulistano, São Paulo, 15/08/1872, 25/02/1948, 26/02/1948, 27/02/1948, 28/02/1948, 29/02/1948, 02/03/1948, 15/04/1959, 16/04/1959, 17/04/1959, 18/04/1959, 19/09/1959;

Correio Popular, Campinas, 03/10/1931, 26/10/2003;

Correio de São Carlos, 16/04/1959;

Diário do Povo, Campinas, 13/11/1930, 19/12/1930, 03/01/1931, 25/02/1931, 12/05/1931, 22/05/1931, 07/06/1931, 03/10/1931;

Diário Nacional, São Paulo, 15/11/1930;

Diário Popular, São Paulo, 28/02/1948;

Diário de São Paulo, 20/01/1934, 15/04/1959, 16/04/1959;

Diário da Noite, São Paulo, 16/04/1959, 17/04/1959;

O Estado de São Paulo 30/10/1930, 19/12/1930, 24/04/1931, 19/05/1931, 06/10/1931, 07/10/1931, 08/10/1931, 15/04/1959, 18/04/1959, 01/06/1961, 06/02/2005;

Expresso do Rio de Janeiro, 12/09/1927;

Folha Liberal, São Carlos, 11/10/1931;

Folha da Manhã, São Paulo, 03/03/1948, 06/03/1948, 08/06/1948, e 10/06/1948;

Folha de São Paulo, 31/12/1995, 18/10/1999;  
A Gazeta, São Paulo, 15/04/1959, 16/04/1959, 17/04/1959;  
Gazeta de Campinas, 19/07/1930;  
Gazeta de Piracicaba, 16/05/1906;  
Gazeta de São Paulo, 03/03/1931;  
Hoje, São Paulo, 15/08/1947;  
Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 05/06/1931;  
A Platéia, São Paulo, 12/12/1930, 08/10/1931;  
Última Hora, São Paulo, 15/04/1959.

#### **Jornais e boletins sindicais citados:**

**Folha Ferroviária**, Boletim Oficial do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, Campinas, Agosto de 1944.

**O Ferroviário** - Órgão Informativo do Sindicato dos Trabalhadores e Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana. Campinas, Nº 332, Dezembro de 1999.

**O Sindicato** - Órgão do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Bauru, Ano I, Nº 5, Maio de 1934.

**O Trilho** - Órgão do Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway, São Paulo, 29 de junho de 1933.

**Vida Ferroviária** - Órgão da Classe Ferroviária Brasileira, Campinas, Anno I, Nº I, Campinas, 1930.

Boletim da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, São Paulo, Dezembro de 1933.

Boletim do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Janeiro de 1934.

Boletim da União dos Ferroviários Aposentados da Mogyana, Jul. 1992.

Circular da União Sindical dos Profissionais do Volante, 21/01/1934.

#### **Documentos de empresas ferroviárias citados:**

Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Publicado no Cincoentenário da sua Fundação, 1918.

Cobrança do imposto de transito nas Estradas de Ferro, conforme a lei provincial nº 107 para o exercício de 1889-1890. Superintendência da São Paulo Railway, 1º de julho de 1889, William Speers.

Decreto N.279, de 7 de Agosto de 1935, Approva o Regulamento que Estabelece as Normas a que deve Obedecer a Duração do Tempo de Trabalho no Serviço Ferroviário, Typ. C.P. Jundiahy, 1935.

Estatuto da Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Typographia Colombo, Jundiahy, 1930.

**FEPASA. Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA.** Segunda Etapa, setembro de 1995,

Histórico Bio-gráfico da Estrada São Paulo e Minas, Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, Bento Quirino, 25 de abril de 1969.

Manual de Circulação. Vigora a partir de outubro de 1971. Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Relatório de 1910 a 1914 da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista. Jundiay, Typ. C.P., 7 de 1915

Relatório de 1890 da São Paulo Railway. Zozimo Barroso- Engenheiro Fiscal, Superintendência da São Paulo Railway Company Limited, 19 de abril de 1890.

Relatório N°96 da Diretoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para a Assembléia Geral de 28 de Abril de 1949 e Correspondente ao ano de 1948. Campinas, Oficinas Gráficas “Casa Livro Azul”, 1949

Representação da Directoria da Comp. Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação ao Exmo. Governo do Estado, São Paulo, 1895.

Revista Nossa Estrada, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981.

#### **Documentos da Delegacia de Ordem Política e Social citados:**

Dossiê Ferroviários, 2432, Volumes de 1 a 5;

30-B-51-98;

30-C-1-696 e 697;

50-S-251-99;

50A-252-01 e 02, 50A-252-88, 50A-252-127 a 134, 50A-252-241;

50A-251-17 a 19, 50A-251-83, 50A-251-199, 50A-251-274 a 278;

50-B-7-413 e 417;

50-B-439.

#### **Outros documentos e Leis citados:**

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização.** Edital N° PND – 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.

BUZAID, Alfredo. **Mandado de Segurança nº 109.361**, São Paulo, 1961

Decreto de Lei N. 342 de 1971. Mensagem n.139 do Sr. Governador do Estado. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 06 de Outubro de 1971, p. 53

Decreto nº 2.502 de 18 de fevereiro de 1997, Presidência da República autoriza a incorporação da FEPASA pela RFFSA.

**Estatuto dos Ferroviários**, decreto nº 35.530, de 19 de setembro de 1959, aprova o estatuto dos ferroviários das estradas de ferro de propriedade e administração do Estado.

FEPASA. **Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA**. Segunda Etapa, setembro de 1995

Lei Nº 9.491, de setembro de 1997

Of. Nº DPR. 3/60/20, de 17 de março de 1960, Câmara Municipal de Jundiaí, Dr. José Godoy Ferraz, presidente. Demonstrada em circular do sindicato dos ferroviários da Paulista.

# **ANEXOS**











## Anexo 6



Grupo de telegrafistas no período da greve, fotografado na Praça Carlos Gomes, em Campinas. Sr. Laerte Rigoletto é o primeiro homem agachado, da esquerda para a direita.

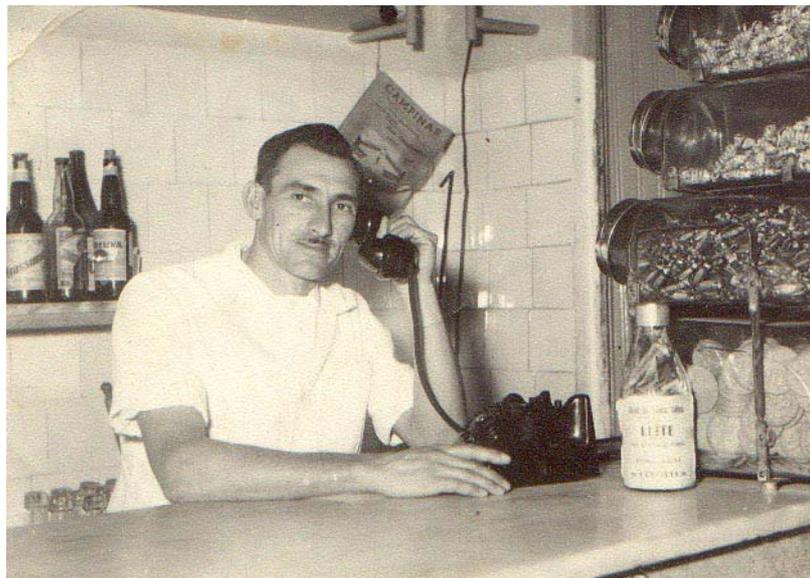


Grupo de telegrafistas fotografado em frente ao Colégio Carlos Gomes, segura uma edição do jornal "A Defesa", de 22 de fevereiro de 1948.

## Anexo 7



O maquinista José Fonseca e seu ajudante Oswaldo Gotardi, a direita, fotografados na volta ao trabalho, após a greve. O Estado de São Paulo, 18 de abril de 1959.



Oswaldo Gotardi em seu segundo emprego. Balconista de um bar na Avenida Andrade Neves, próximo à estação da Paulista: “Até que eu era bonitão, não era?”. Década de 1950.

## Anexo 8



Verso: “*Lembrança da Greve Geral da Companhia Paulista realizada a 0 hora do dia 11 de março de 1960 – Dois Córregos, 15 de março de 1960. Os trens parados são os noturnos com destino a São Paulo (N-J-6 – ch.0,13, p.0,26 – N-J-8 – ch.1,46, p.1,48)*”. Fotografia que pertenceu ao maquinista José Benedicto Aparecido Zambello.



Verso: “*Foto por ocasião da greve Geral da Paulista que foi realizada no dia 1 de Junho de 61. Tendo a participação de todos os ferroviários de todas as classes. Teve grande vulto por consequência da greve a desapropriação das ações dos sócios componentes da Cia. Dois Córregos, 1º de Junho de 1961. D.C. (19/06/1961)*.” Fotografia que pertenceu ao maquinista José Benedicto Aparecido Zambello.

## Anexo 9

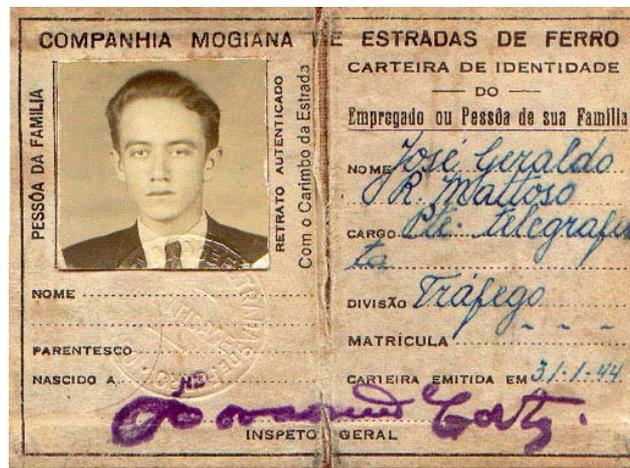


Grupo de estudantes do SENAI ferroviário do Colégio Bento Quirino. Década de 1930. O Sr. Joaquim Rabelo é o penúltimo garoto postado na fileira superior, da esquerda para a direita.



Grupo de estudantes da turma de mecânica posando com uma locomotiva reformada nas oficinas da Mogyana, que sê vê logo atrás. Década de 1930. O Sr. Joaquim Rabelo está postado entre os dois garotos agachados.

Anexo 10



Carteiras individuais de identificação de funcionário, esposa e filhos de ferroviários, que desde cedo eram incorporados à vida ferroviária.

