

A HISTÓRIA DO SINDICALISMO FERROVIÁRIO BRASILEIRO (1930-1961)

Marco Henrique Zambello
Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil

INTRODUÇÃO

Neste artigo pretendo resgatar a memória do sindicalismo ferroviário brasileiro, por meio da apresentação de alguns movimentos dos sindicatos dos ferroviários de duas grandes companhias de estradas de ferro paulistas, das antigas Companhias Paulista e Mogyana, partindo de um fato presente: as entidades dos ferroviários dessas empresas sofreram consideráveis perdas de sócios em razão da reestruturação do setor, do desligamento dos carros de passageiros, da terceirização de serviços de conservação, do fechamento de estações, da modernização das sinalizações, de programas de demissões voluntárias e do abandono completo das linhas de trens que serviam algumas regiões de pouco interesse econômico.

A derrocada do sindicalismo ferroviário está associada à crise das estradas de ferro no Estado de São Paulo. Até os anos 1960, as ferrovias tinham importância estratégica na economia brasileira e os sindicatos ferroviários desempenhavam significativa função na organização de greves de caráter político e econômico, na medida em que interiorizaram a luta operária em cidades baseadas em economias rurais locais, cujos únicos progressos materiais giravam em torno dos equipamentos das companhias de estradas de ferro e do comércio. No atual contexto, a maioria das ferrovias brasileiras serve apenas de corredores de exportação e os sindicatos agonizam em razão do encolhimento da categoria. O transporte no interior do Estado de São Paulo limitou-se às cargas e somente na cidade de São Paulo funcionam trens de passageiros.

Primeiramente, procuro apresentar alguns aspectos do processo de privatização das estradas de ferro paulistas e em seguida articulo alguns fragmentos de importantes greves ferroviárias de diferentes períodos da história política brasileira.

1 – A PRIVATIZAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO PAULISTA E OS SINDICATOS

As normas da legislação sindical baixadas pelo Ministério do Trabalho na década de 1930, obrigaram os ferroviários a organizar sindicatos por empresas e montá-los nas suas respectivas bases regionais. Campinas concentrou os sindicatos dos trabalhadores de duas estradas de ferro originadas na cidade: Mogyana e Paulista. As duas companhias foram 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 FEPASA¹ em 1971; federalizada em 1997 e privatizada em 1998, denominada Ferrovias Bandeirantes. Juntas chegaram a

¹ - Além da Mogyana e da Paulista, o Estado também incorporou e envolveu na unificação as companhias São Paulo - Minas, Araraquarense e Sorocabana.

somar 20 mil trabalhadores na década de 1960 e, nas atuais circunstâncias, têm 1.100 empregados distribuídos nas funções administrativas, tração e oficinas.

A queda do número de associados nos sindicatos ferroviários foi acelerada pela crise do sistema ferroviário do interior paulista, marcada pela deserção do Estado do campo de investimento no setor. Em 1995, o Governo paulista delegou à administração da FEPASA (Ferrovias Paulistas S/A) 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*” (FEPASA, 1995, p.62). Em 1971, quando foi formada, 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. Em 1972, sua direção já anunciava a redução para 29.386 empregados, ou seja, menos 7.279 servidores, representando 5,65 funcionários por quilômetro. No período da privatização, a FEPASA diminuiu drasticamente o número de funcionários, conforme a tabela:

Ano	1994	1995	1996	1997
Nº de funcionários	16.586	13.432	11.013	8.615

Fonte: BRASIL, BNDES, Edital Nº PND – 02/98/RFFSA

As novas características que o Estado assumiu na década de 1990² expressaram-se de maneira grosseira no setor ferroviário, em um contexto de total domínio do transporte rodoviário, responsável por 58% do transporte de cargas contra 27% do primeiro. A determinação do Governo de São Paulo em investir o mínimo possível na via permanente e na estrutura da empresa estatal gerou 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, esse número tinha caído para 13 milhões de toneladas transportadas.

O processo de reestruturação teve maior impacto na organização do trabalho herdada pelas antigas companhias. Algumas funções desapareceram, como as de chefes de trem e de estações; nas oficinas, as experiências dos ferroviários de longa data foram substituídas pelo despreparo de alguns engenheiros formados longe do mundo ferroviário. Em menos de três anos, o número de funcionários caiu quase pela metade, significando 8.615 funcionários para 4.183 Km de estradas de ferro, ou seja, 2,05 funcionários por km de via, mas as estações ainda marcavam presença nas cidades e as locomotivas, vagões, carros de passageiros e outros equipamentos ofereciam condições para o transporte.

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*

²- As características assumidas pelo Estado nos anos 90 são claramente delineadas na lei Nº 9.491, de setembro de 1997, que traçou 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*”.

*enxugando a empresa para adequá-la à privatização e por causa do déficit de quase R\$ 100 milhões em 94*³. Antes da empresa ser privatizada foi incorporada pela União, tornando-se parte constituinte da Rede Ferroviária Federal (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 arrendamento de bens operacionais e venda de bens de pequeno valor (R\$ 2.508.267,17).

O “enxugamento” continuou e no ano da privatização, 1998, a ferrovia paulista contava com apenas 6.380 trabalhadores. Divididas, as linhas ferroviária das antigas companhias paulistas foram assumidas por diferentes administradoras e organizadas por conjuntos de empresas interessadas nessa modalidade de transporte⁴. Em menos de três anos, o quadro de funcionários das antigas ferrovias do interior paulista, 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. 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 dia⁵. Os sindicatos buscaram lutar judicialmente contra os problemas decorrentes do abandono dos equipamentos e exploração da força de trabalho da malha privatizada. Mesmo com toda cobertura das imprensas locais, os problemas se agravaram ao longo de dez anos.

A falta de investimentos no transporte quase significou o fim da categoria. 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

³- Folha de São Paulo. Domingo, 31 de dezembro de 1995, p.1.

⁴- A antiga rede ferroviária do interior paulista privatizada em 1998, recebeu o nome de FERROBAN, administrada pelo consórcio 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 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 Paulista até a estação de Boa Vista Nova, em Campinas. Em 2002, a FERROBAN compôs a holding Brasil Ferrovias, constituída ainda pela FERRONORTE e NOVOESTE. Em Maio de 2006, ficou acertada a venda da Brasil Ferrovias para a América Latina Logística, que passou a somar 20.495 quilômetros de linhas ferroviárias no sul e sudeste do Brasil, sob a sua administração. O principal trecho ferroviário do Estado desde 1862, o trecho da descida da Serra do Mar da antiga São Paulo Railway, a Inglesa, passou a ser administrada pela MRS LOGÍSTICA, cujos principais acionistas são a Companhia Siderúrgica Nacional, Companhia Vale do Rio Doce e Minerações Brasileiras Reunidas.

⁵- Folha de São Paulo, 18/10/1999.

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 somavam 43 mil ao todo.

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 inoperante 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, primeiro bairro operário de da cidade, 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.

Essas contradições exigiram dos sindicatos a revisão histórica de suas trajetórias para atestar o pertencimento de trabalhadores às suas respectivas entidades. A mudança da razão social do sindicato dos ferroviários da Paulista, passando de Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista para Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas, representa a tentativa desse sindicato forjar a legitimidade da incorporação das outras entidades sindicais dos trabalhadores das antigas estradas de ferro unificadas em 1971, segundo a justificativa de que a Companhia Paulista teria incorporado as outras estradas naquela data. Essa mudança representa 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, 62 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” (...) “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.”⁶

Esse sindicato quer persistir por meio de uma base sindical única, o que lhe permitiria sobreviver como único representante da categoria agonizante. 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. A reconstrução da memória das antigas empresas ferroviárias e das próprias entidades por parte dos próprios sindicalistas traduz a necessidade deles reencontrarem os antigos espaços de trabalho e provar sua autenticidade de representação. Recuperar a memória também significa que os

⁶ Depoimento de Waldemar Raffa, diretor presidente do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários em Empresas Paulistas, 02/2004.

sindicatos querem provar suas lutas históricas e apontar a grandiosidade dos seus feitos do passado.

2- O PASSADO DO SINDICALISMO FERROVIÁRIO DO INTERIOR PAULISTA

No Estado de São Paulo, o sindicalismo ferroviário nasceu no início do século XX por meio da união dos trabalhadores ferroviários em torno das ligas operárias, marcadas pela influência anarco-sindicalista de imigrantes europeus. No final da década de 1910, os movimentos operários de caráter anarquista e anarco-sindicalista dominavam o cenário político brasileiro. No período de transição para o governo de Arthur Bernardes e durante toda sua gestão na década de 1920, a repressão policial coibiu as lideranças e dispersou as movimentações operárias. Nessa mesma década, foi difundida a idéia 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: “A Lei dos Ferroviários”, ou Caixa de Aposentadorias e Pensões de 1923. Porém, mudanças na lei que regia as Caixas e as transições dos anos trinta trouxeram descontentamentos comuns entre os ferroviários de diferentes estradas, confluindo para ações concretas dos setores combativos e silenciados na década de 1920.

2.1- Década de 1930

As greves ferroviárias ocorridas na década de 1930 trazem a marca de um período de grandes transformações políticas no Estado de São Paulo e da agitação operária em torno das possibilidades das organizações dos sindicatos dos trabalhadores.

No início de 1932 ocorreu uma série de greves operárias 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 descontos acima da média de anos anteriores, que era de 3% ao mês. Após doze dias, a greve foi encerrada com a promessa do Ministério do Trabalho de rever o desconto da contribuição. Contudo, entre os ferroviários houve perseguições da São Paulo Railway, que demitiu as principais lideranças. 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. Como uma forma de resistência às represálias 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, 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. 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 fevereiro⁷. 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 e naquele contexto, os ferroviários paulistas se engajaram na luta pela construção da “unidade” da categoria, apesar das divergências entre sindicalistas, militantes do Partido Comunista e anarquistas. Por meio da “unidade” almejavam conquistar melhorias que garantissem “o direito a existência”⁸ e estavam determinados a fazer valer as leis sindicais, trabalhistas e sociais continuamente desrespeitadas pelos diretores das empresas ligados a elite paulista, que voltaram ao poder do Estado no final de maio de 32.

As idéias de “unidade” deram início a atividades significativas voltadas para o desenvolvimento de um trabalho de cúpula e base sindical. O primeiro passo no sentido 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 19.770⁹. 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 Paulo¹⁰. 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.

⁷- Segundo ARAÚJO (1998, p. 181) 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).

⁸- Boletim do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Janeiro de 1934.

⁹- 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, p. 83.

¹⁰- Em torno da Federação reuniram-se, além dos sindicatos dos ferroviários das estradas citadas, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Araraquarense, 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. Fonte: Boletim do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Janeiro de 1934.

Constituída a Federação, seus membros trataram de iniciar trabalhos de mobilização dos trabalhadores para um movimento no sentido de solucionar problemas pendentes. Em outubro e dezembro de 1933 foram realizadas reuniões em São Paulo, Bebedouro, São Carlos e Bauru nas quais foram discutidas as diversas contradições vividas pelos trabalhadores nas estradas de ferro: na S.P.R. perduravam os problemas das demissões dos grevistas, da desconfiança em relação aos membros do conselho das caixas de aposentadorias e da demissão de nove trabalhadores do Alto da Serra; 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” ou punições dos trabalhadores ligados ao Sindicato de Operários Ferroviários.

No dia 27 de novembro, ocorreu uma grande concentração na sede conjunta dos sindicatos dos ferroviários da S.P.R. e da Sorocabana, em São Paulo. 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 em movimentos ocorridos em fevereiro e maio de 32.

Em 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 e apesar da ameaça de alguns sindicatos irem a luta, ficou acertada uma outra reunião para essa data. No dia 02, um plano elaborado 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. 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 Controle¹¹.

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”¹² da Federação

¹¹- DELEGACIA DE ORDEM POLÍTICA E SOCIAL (DEOPS), 2432, Vol. 2, folhas 44 a 47.

¹²- “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; 5º- Regulamentação do horário para cada categoria, obedecendo a lei das

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 obediência à liderança local, que elaborou os planos de sabotagem e organizou dois grupos de trabalhadores destinados a cortarem fios telegráficos e retirarem trilhos de alguns trechos. No dia 17, um membro deste comitê foi requisitado para ir até São Carlos, onde recebeu instrução da data de início da greve: 19 de janeiro, a partir da meia-noite¹³.

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 trens¹⁴. 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, que foi forçado a prosseguir viagem.

Inicialmente, o movimento demonstrou-se coeso em torno da estratégia da Federação. 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. O exemplo de resistência partiu dos operários de Sorocaba. Sob as lideranças do presidente do sindicato Benedicto Dias Baptista e do líder comunista Ladislau de Camargo. 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*”¹⁵. Tal resistência reacendeu a chama do movimento em outras seções da Sorocabana, fazendo mais operários paralisarem suas atividades em diversas

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 Empresa; **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.” Fonte: Boletim da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, Dezembro de 1933.

¹³- DEOPS, 2432, Vol. 3, Inquérito Policial da Comarca de Dois Córregos, 14 de março de 1934.

¹⁴- 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*” DEOPS, 2432, Vol. 5, folhas 57 a 60.

¹⁵- DEOPS, 2432, Vol.5, folha 13.

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. e Sorocabana 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.

A greve não foi entendida pelas autoridades 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. 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.”¹⁶

A questão pública 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. 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.

2.2 - Década de 1940

Em assembléia realizada em Campinas no dia 3 de agosto 1947, trabalhadores eliminados por sua militância no Partido Comunista e outros ainda vinculados ao sindicato 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 como deveriam proceder depois de vencida a primeira etapa e como deveriam se organizar:

(...) “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” (...)¹⁷

¹⁶- DEOPS, Dossiê, 2432, vol. 2, folha 18, São Paulo, 9 de outubro de 1933.

¹⁷- Hoje, São Paulo, 15/08/1947.

A comissão envolvia trabalhadores da tração, das oficinas e tráfego em todas as estradas. A estratégia do Partido era estabelecer contato com as lideranças locais e reunir trabalhadores em torno das subcomissões. O trabalho de mobilização era exercido com afinco pelos militantes e uma das estratégias para ganhar a simpatia do operariado era chamar a atenção por meio da propaganda pelo aumento de Cr\$ 500,00, que Getúlio Vargas havia executado em favor dos ferroviários da Central do Brasil, antes de sair do governo.

O movimento motivado pelos péssimos salários pagos pela Paulista no pós-guerra e pelas reuniões de proselitismo dos militantes ganhou adesão de grande número de trabalhadores, verificado nas assembleias realizadas aos domingos, no dia 10 de agosto em Jundiaí e 17 em Rio Claro. Uma outra assembleia 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. A reunião não ocorreu no sindicato, que recebeu uma recomendação proibitiva por escrito do Ministério do Trabalho, com a ameaça de intervenção. Um dia antes, a comissão indignada transferiu a assembleia para o teatro municipal, que foi cercado pela força policial. Sem desistirem, os ferroviários rumaram para a estação da cidade e de maneira improvisada realizaram uma rápida assembleia aos olhos da força policial, contando, ainda, com a participação de deputados classistas e de outros membros do legislativo paulista, que discursaram a favor dos ferroviários e da comissão de reivindicações. Contudo, a reunião repercutiu negativamente entre os ferroviários, pois os ferroviários diretamente envolvidos na assembleia foram sistematicamente afastados e submetidos a inquérito administrativo pela diretoria da Paulista. 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. Todavia, em uma atitude parecida com a direção da Paulista, o sindicato listou nomes de associados eliminados do seu quadro social, acusados de terem desacatado à diretoria.

Na Mogyana, a comissão de reivindicações obteve êxito por meio da militância dos operários das oficinas de Campinas e Ribeirão Preto, traduzido em duas greves com inícios no dia 24 de fevereiro de 1948, com duração de 6 dias, e 7 de junho do mesmo ano, 11 dias, irrompidas nas oficinas de Ribeirão Preto e Campinas e que paralisaram o tráfego dos trens em toda estrada.

De caráter corporativo e fiel aos parâmetros ministeriais, o sindicato dos ferroviários da Mogyana não deu apoio a atuação dos militantes do Partido na década e anterior 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 negociar¹⁸. No dia 26 de fevereiro foi decretada sua intervenção. As reivindicações dos grevistas, 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 noturnos¹⁹.

¹⁸ - A empresa só aceitou negociar com o sindicato, representado naquele período pelo presidente Hélio Carvalhinho Pompeu, que incorporou a reivindicação da comissão de greve (COSTA, 1995, p. 134).

¹⁹ - Folha da Manhã, São Paulo, 06/03/1948.

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 diretoria da empresa, por sua vez, desonrou o acordo que pôs fim a primeira greve. 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 Uberaba²⁰. De acordo com a reconstrução de Hélio da Costa (Ob. Cit., p.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.”²¹

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.

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. A persistência da comissão de greve resultou em uma radical reação da companhia em “*comum acordo com as dignas autoridades públicas*”, que *jugularam* o 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. Todos os membros da comissão foram acusados. O delegado argumentou, também, que o movimento de 24 de fevereiro trouxe desastrosas conseqüências para a economia pública e para a ordem social, ao manter um estado de intranqüilidade durante dias, ainda mais quando repercutiu na imprensa de todo o país. Segundo o delegado, 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*”

²⁰ - Folha da Manhã, São Paulo, 10/06/1948.

²¹ - Folha da Manhã, São Paulo, 08/06/1948, citado por COSTA, Ob. Cit., p.135.

nas demais ferrovias, principalmente na Estrada de Ferro Central do Brasil, “*espinha dorsal do sistema ferroviário nacional*”²².

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 diretoria da empresa viu na reivindicação do pessoal da oficina apenas um pretexto usado para se posicionar contra a estrada de ferro. 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 transportada. 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. Segundo Hélio da Costa (Ob. Cit., p. 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 de Campinas e Ribeirão Preto tenha contribuído para a identificação dos operários desse setor em relação à campanha do Partido.

2.3- Década de 1950

Nesta seção, caracterizo o 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 1959²³.

²²- DEOPS, 13/06/1948, 50A-252-134 a 127. Antes de eclodir a greve na Mogyana, 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, fonte: Correio Paulistano 25 e 26/02/1948.

²³- As outras duas greves pela encampação aconteceram em 1960 (de 11 a 16 de março) e 1961 (de 1 a 2 de junho).

Essas greves ocorreram no final do período que Octávio Ianni (1971) 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”²⁴, a chapa de oposição do sindicato dos ferroviários da Paulista, que ganhou a disputa de 1955, liderada por Hary Normanton, 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.

A aproximação entre governo e classe trabalhadora via sindicatos abriu canais institucionalizados de participação política da sociedade civil em torno do ideário trabalhista²⁵ na década de 1940. Em meados dos anos 1950 as relações entre PTB e sindicato são aprofundadas.

A relação entre partido político e sindicato, no caso tratado aqui, 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 da situação. Quando assumiu a presidência da instituição no final de 1955 na chapa do chefe de trem Irineu Prado, na sua figura parecem ter se revelado extraordinariamente certo “*carisma*” mesclado a identidade de ferroviário. 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. 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 Paulista²⁶. 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:

²⁴- Para Octávio Ianni (Ob. Cit., p.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*”.

²⁵- De acordo com Lucília Neves (2001, p. 175), o programa do PTB, partido de expressão mais acabada do trabalhismo brasileiro, defendia entre os princípios básicos: direitos trabalhistas; garantia de empregos; políticas públicas destinadas à qualificação do trabalhador; previdência social ampla; 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; e “solidariedade entre todos os cidadãos”, visando à paz social.

²⁶- 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, Fonte: A Gazeta, São Paulo, 15/04/1959.

“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”.²⁷

A greve teve início na madrugada do dia 14 de abril. 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 pessoas²⁸. 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, pois foi cogitada uma possível crise de abastecimento. Para evitar a pressão da opinião pública, 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.

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. No documento, Normanton argumentou que os acionistas da Paulista continuariam proprietários dos outros bens independentes da estrada de ferro²⁹. Após manifestações de parte da imprensa e de setores do legislativo paulista em apoio a tal medida, o presidente³⁰ 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.

A encampação pretendida pelo sindicato não estava ao alcance de uma decisão solitária do governador 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 governador³¹. A política possível naquele momento parece ter sido o encaminhamento da conversação em torno do dissídio coletivo “ex-ofício” 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.

²⁷ - A Gazeta, São Paulo, 15/04/1959.

²⁸ - O Estado de São Paulo, 15/04/1959.

²⁹ - Correio Paulistano, 15/04/1959.

³⁰ - O Estado de São Paulo, 18/04/1959. O nome do presidente da entidade não foi mencionado.

³¹ - Correio Paulistano, 17/04/1959.

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.

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 servidores³². 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 estabilidade de emprego. Outras mudanças nos regimentos das estradas de ferro estatizadas, como pequenas modificações na disciplina de horários, remoções e, sobretudo, a organização do trabalho baseado em um plano de carreira que somava benefícios salariais ao longo do tempo³³, acrescentavam novas perspectivas ao empenho do sindicato dos ferroviários da Paulista.

Outra greve ocorreu entre os dias 11 e 16 de março de 1960, mas 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. No dia 2 de junho, a encampação da Companhia Paulista pelo Estado foi anunciada.

No texto da sua 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 entendimentos foram feitos sempre entre o Governo do Estado e o representante do sindicato de ferroviários*”³⁴. Contudo, o que encampou a empresa foi a insatisfação 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.

Encampar a Paulista dependia de uma decisão política. Em 1959 a recusa do presidente Juscelino Kubitschek parece ter sido a última barreira para transformar a última ferrovia privada, na última estatizada. No dia 17 de abril daquele ano, após o desfecho da primeira greve, os gritos de vivas a Jânio Quadros e Carvalho Pinto em frente da estação da cidade de Araraquara e a imagem de Normanton na marcha pela vitória na ruas da cidade de Rio Claro, diziam que o perfilhamento político dos três

³² - Correio Paulistano, 19/09/1959.

³³ - SÃO PAULO. Estatuto dos Ferroviários, decreto nº 35.530, de 19 de set. de 1959.

³⁴ - BUZAID, Alfredo. **Mandado de Segurança nº 109.361**, São Paulo, 1961.

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; ou de que o sindicato dos ferroviários da Paulista soube utilizar os seus meios para conseguiu atingir o seu objetivo.

A esperança por melhorias, depositada na reestruturação das empresas ferroviárias paulistas, não se revelou à categoria. 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. Nos últimos 40 anos, 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 antigos barões do café, como também pela burocratização e a absoluta ineficiência do Estado na dinamização do transporte no Estado de São Paulo.

CONCLUSÕES

Concomitante à trajetória das estradas de ferro 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.

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 e protestos nos setores das estradas de ferro.

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. Todavia, os benefícios de caráter paternalistas, sustentados em grande parte pelos salários dos próprios trabalhadores, não foram suficientes para barrar os protestos.

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 “sobre-tempo” 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 iguais 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 eletricitista 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, com a extinção do trem de passageiros no interior do Estado. No Brasil, o transporte de pessoas se limitou a algumas cidades, como transporte suburbano. Outra modalidade é o trem de passageiros de caráter turístico. O foco das concessionárias é o transporte de cargas voltado à exportação de matéria-prima e produtos agrícolas; e importação de fertilizantes, sobretudo. O Governo Federal, hoje, com uma mentalidade menos neoliberal, com demora, tenta subsidiar os investimentos em infra-estrutura segundo a lógica da demanda. Com vistas à realização da copa do Mundo de futebol de 2014, esse mesmo governo estabeleceu a meta de construir uma linha de Trem de Alta Velocidade, ligando as capitais do Rio de Janeiro e São Paulo, justamente, para desafogar o tráfego aéreo. Porém, ainda não se estabeleceu no Brasil uma cultura eminentemente ferroviária, que vê a ferrovia como o meio mais eficiente de integração econômica e social.

Para a categoria, o chamado “serviço terceirizado” contratado pelas empresas concessionárias descaracterizou sua tradicional forma de atuação, além do que foi limitada a obrigatoriedade do funcionário recém contratado pela estrada ferro vincular-se aos antigos sindicatos. Sem apoio da “base”, os sindicatos buscam alternativas para a melhoria da condição de trabalho dos trabalhadores do atual sistema de trens de carga, em uma realidade muito diferente daquela que viveram os ferroviários até os anos 1970, tanto política quanto econômica.

BIBLIOGRAFIA:

- ARAÚJO, Ângela. **A construção do consentimento**, São Paulo, Ed. Scritta, 1998.
- COSTA, Hélio da. **Em busca da memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra**, São Paulo, Ed. Scritta, 1995.
- IANNI, Octávio. **O colapso do populismo no Brasil**. São Paulo, Ed. Civilização Brasileira, 1971.

Lucília de Almeida Neves, *Trabalhismo, nacionalismo e desenvolvimentismo: um projeto para o Brasil (1945-1964)*, em FERREIRA, Jorge (Org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

RODRIGUES, José Albertino. **Sindicato e desenvolvimento no Brasil**. Difusão Européia do Livro, 1968.

Fontes primárias:

BOLETIM DO SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, Janeiro de 1934.

BOLETIM DA FEDERAÇÃO REGIONAL DOS FERROVIÁRIOS DE SÃO PAULO, Dezembro de 1933.

BRASIL, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Programa Nacional de Desestatização. Edital N° PND – 02/98/RFFSA.

BRASIL, Presidência da República, Lei n. 9.491, de setembro de 1997.

BUZUID, Alfredo. **Mandado de Segurança n° 109.361**, São Paulo, 1961.

DEOPS, 2432, Vol. 2, Folhas 18, 44 a 47;

DEOPS, 2432, Vol. 3, Folhas 1 a 78.

DEOPS, 2432, Vol. 5, Folhas 13, 57 a 60.

DEOPS, 13/06/1948, 50A-252-134 a 127.

FEPASA. Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA. Segunda Etapa, setembro de 1995.

SÃO PAULO, decreto n° 35.530, de 19 de setembro de 1959.

Folha de São Paulo, 31/12/1995, 18/10/1999; Correio Paulistano, 25 e 26/02/1948; Hoje, São Paulo, 15/08/1947; Folha da Manhã, São Paulo, 06/03/1948; A Gazeta, São Paulo, 15/04/1959; O Estado de São Paulo, 15/04/1959; 18/04/1959; Correio Paulistano, 15/04/1959; 17/04/1959; 19/09/1959.