

LANIA STEFANONI FERREIRA

**Entroncamento entre Raça e Classe: ferroviários no Centro Oeste
Paulista 1930-1970**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências
Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da
Universidade Estadual de Campinas, para a obtenção do Título de
Doutor em Ciências Sociais na área de Trabalho, Política e
Sociedade.

Orientadora Profa. Dr^a Márcia de Paula Leite

**Campinas
2010**

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP
Bibliotecária: Cecília Maria Jorge Nicolau CRB nº 3387**

F413e **Ferreira, Lania Stefanoni**
Entroncamento entre raça e classe: ferroviários no Centro
Oeste Paulista 1930-1970 / Lania Stefanoni Ferreira.
-- Campinas, SP : [s. n.], 2010.

Orientador: Márcia de Paula Leite.
Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Ferrovias. 2. Relações étnicas. 3. Relações raciais.
4. Ferroviários – São Paulo (SP) – 1930-1970. I. Leite, Márcia de
Paula. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de
Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Título em inglês: (Con)junction between race and class: railway workers in the center west of São Paulo 1930-1970

Palavras chaves em inglês (keywords):

Raiways
Ethnic relations
Race relations
Railway workers – São Paulo (SP) –
1930-1970

Área de Concentração: Ciências Sociais

Titulação: Doutor em Ciências Sociais

Banca examinadora: Márcia de Paula Leite, Antônio Sergio Alfredo
Guimarães, Dagoberto José Fonseca, Liliana Rolfsen
Petrilli Segnini, Ernesta Zamboni

Data da defesa: 12-04-2010

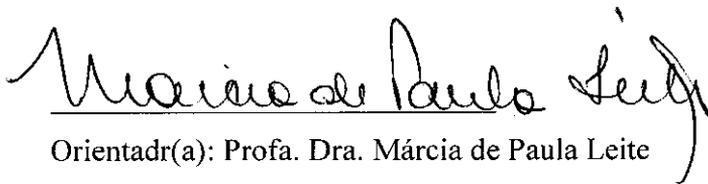
Programa de Pós-Graduação: Ciências Sociais

C
R.R.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Tese de Doutorado, em sessão pública realizada em 12 de abril de 2010, considerou a candidata Lania Stefanoni Ferreira aprovado.

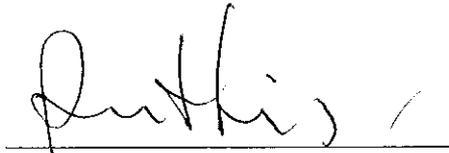


Orientadr(a): Profa. Dra. Márcia de Paula Leite

Este exemplar corresponde à redação Final da Dissertação/Tese defendida e aprovada pela Comissão julgadora em

12, 04, 2010

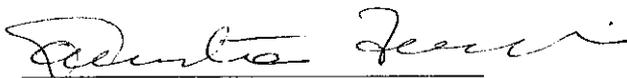
Banca Examinadora:



Prof. Dr. Antonio Sérgio Alfredo Guimarães



Prof. Dr. Dagoberto José Fonseca



Profa. Dra. Ernesta Zamboni



Profa. Dra. Liliana Rolfsen Petrilli Segnini

Dedico este trabalho a você, Pedro, que coloriu meus dias e fez minha vida mais feliz desde o momento que soube de sua chegada. Obrigada por colocar um sorriso em meu rosto mesmo nos momentos de dificuldade. Obrigada por eu ser a Titi do coração.

O trem já partiu...

Sua história passada contém elos perdidos das culturas não oficiais. Sua presença desvela um universo singular de representações. Com as ferrovias, muito claramente, a técnica se desgarra das formas que a produziram e assume feição sobrenatural. A paisagem dos caminhos de ferro torna-se, assim, remota, cujo duplo sentido dá conta das rupturas operadas simultaneamente nas relações com o tempo e o espaço, podendo-se aí configurar tanto uma localidade perdida quanto época irresgatável. A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroam-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome. Por isso, velhos ferroviários guardam esse idêntico ar de mistério. Seus relatos possuem um toque épico indisfarçável. Sua memória não tem começo nem fim.

(Hardman, F. F., Trem Fantasma, 1988).

Resumo: Este trabalho é um estudo da trajetória de trabalhadores ferroviários, negros e brancos, no interior do Estado de São Paulo; especificamente nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara no período de 1930 a 1970. Assim, esta pesquisa dedica-se, a uma leitura de como as empresas ferroviárias do início do século XX, além de interligar regiões e aproximar trabalhadores de diferentes raças; influenciou na ascensão e mobilidade desta categoria, no campo econômico, político, social e cultural frente às outras categorias. Para realizar este trabalho foram entrevistados trabalhadores aposentados da Companhia Paulista nas três cidades citadas.

Palavras- Chave: ferrovia, relações étnico/raciais, ferroviários.

Abstract: This is a study of the history of railway workers, black and white in the State of São Paulo, specifically in the cities of Rio Claro, São Carlos, Araraquara from 1930 to 1970. This research is devoted to a reading of how the railways of the early twentieth century, and connect regions and to bring workers from different races, rise and influence the mobility of this class in the economic, political, social and cultural compared to other categories. To realize this research were interviewed retirees Companhia Paulista in the tree cities mentioned.

Key words: railway, ethnic/racial relationship, railway workers.

Sumário

Apresentação.....	3
Introdução.....	7
1. Primeira Parte: O Campo.....	17
1.1 Sociologia e Memória: explorando lembranças narradas.....	17
1.2 Ferroviários e a metodologia de pesquisa.....	29
1.3 As cidades de Rio Claro, São Carlos, Araraquara.....	37
Rio Claro.....	38
São Carlos.....	42
Araraquara.....	48
1.4 Desigualdades Raciais o Brasil.....	53
1.5 Ferrovias e Ferroviários: o início da estrada de ferro.....	79
2. Segunda Parte: Ferrovia e Trabalho.....	87
2.1 Os primórdios da ferrovia.....	87
2.2 O desenvolvimento ferroviário.....	92
2.3 O auge da expansão ferroviária.....	96
2.4 O fim da era ferroviária.....	107
2.5 Organizações Operárias: o sindicato e a ferrovia.....	119
3. Terceira Parte: O Cotidiano dos trilhos: Raça e Família Ferroviária no trajeto Rio Claro – Araraquara.....	133
3.1 Os ferroviários nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara – uma categoria de prestígio.....	133
3.2 O trabalho e as relações étnico/raciais dentro da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.....	146
3.3 Cotidiano Ferroviário – lazer e convivência.....	178
3.4 “Família Ferroviária” – sindicato e greves.....	194
Considerações Finais.....	215

Epílogo221

Referências Bibliográficas223

Anexos:235

Apresentação

Trem de ferro
Café com pão
Café com pão
Café com pão
Virge Maria que foi isso maquinista?
Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo
Na formalha
Que eu preciso
Muita força
Muita força
Muita força
(trem de ferro, trem de ferro)
Oô...
Foge, bicho
Foge, povo
Passa ponte
Passa poste
Passa pasto
Passa boi
Passa boiada
Passa galho
Da ingazeira
Debruçada
No riacho
Que vontade
De cantar!
Oô...(...)
(Bandeira, M. Trem de Ferro, 2004).

Procuramos entender neste estudo a ferrovia em termos simbólicos, étnico/raciais, culturais, políticos e construtivos de um fenômeno que possui uma carga peculiar de progresso e civilização, transformadora de todo o cenário brasileiro e, conseqüentemente também dos trabalhadores deste setor, independentemente de suas origens.

Estes trabalhadores, contratados para a construção das linhas obtidas sob concessão, eram, no início da ferrovia, pagos por dia e, como regra, enfrentavam péssimas condições de trabalho em troca de baixos salários, além de recorrentes atrasos de pagamentos. Dormindo em vagões abandonados e

alimentando-se mal, os trabalhadores mestiços de europeus, negros e índios tinham ares de doentes e parecia que sempre realizavam trabalhos mais duros do que podiam suportar.

Apesar de toda a diversidade enfrentada, estes trabalhadores construíram as ferrovias, que, ao serem inseridas no cotidiano das pessoas, proporcionaram novas formas de percepção da realidade, especialmente quanto à relação do homem com o tempo e o espaço, de modo que as características do ambiente mecânico determinaram profundas transformações no conhecimento acerca do que se tinha até então.

Com elas chegou também uma nova categoria: a dos trabalhadores ferroviários que à medida que o sistema foi entrando em operação, foi se avolumando e se diversificando, passando a ser constituído não mais apenas pelos seus construtores, mas também pelos maquinistas, mecânicos, oficiais de estação entre outros. Constituía-se assim, uma nova categoria social, que embora heterogênea na sua constituição, era também marcada por fortes sentimentos de identidade: os ferroviários.

A chegada do trem em uma cidade era a apoteose majestosa do gênio do homem, identificado com o símbolo das grandes invenções modernas. Para além de suas funções de transporte, as ferrovias desempenhavam também uma função social, servindo de ponto de encontro da população. Podemos dizer, portanto, que elas funcionavam como um estímulo ao progresso e à aglomeração urbana; as pessoas, de um modo geral, procuravam residir em suas proximidades e, assim, estar perto da civilização.

A estação representava um espaço comum para todos, mas, mesmo assim, ela deveria ser capaz de marcar as distinções de classe e, simultaneamente, anunciar a presença de novos equipamentos e práticas associadas ao progresso e à revolução científica e tecnológica. Logo, ela deveria conter banheiros, sala de espera, compartimento de bagagens, acesso diferenciado para primeira e segunda classe, que iriam compartilhar do mesmo transporte, porém em situação completamente diferente.

Estações e vagões estavam sempre cheios de pessoas, de todas as condições sociais: operários e governadores, imigrantes e fazendeiros, senhoras da sociedade e prostitutas participavam do mesmo espaço em momentos que poderiam ser considerados comuns para as relações sociais do mundo moderno. Estes lugares teriam, então, a capacidade de minimizar as diferenças sociais na aparência, realçando-as, porém, na efetividade.

A ferrovia, que já representou viagens, encontros, progresso, chegadas e partidas, hoje passou a ser vista no Brasil como um lugar do passado, da memória e da recordação, cuja proteção é necessária à sua permanência. Apenas quem vivenciou este espaço pode nos narrar aquilo que antes era somente seu.

Por isto, nos propusemos a utilizar a história oral como fonte para entender este universo ferroviário e recolher as lembranças dos velhos trabalhadores aposentados, transformando suas entrevistas orais em narrativas escritas e cada linha lida em um trilho posto na estrada que nos liga, hoje, ao passado vivido por eles.

Enquanto os caminhos de ferro da Paulista ligaram o porto de Santos ao café, os caminhos da lembrança nos levaram às cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara. Por mais que houvesse ausências de trilhos e desvios, as estradas trilhadas pela via da história oral possibilitaram que os ferroviários nos narrassem não só as marcas do processo social implementado a partir da idéia do progresso e da organização racional do trabalho; suas palavras revelaram também suas possibilidades e oportunidades de vida proporcionadas por desempenharem um ofício específico daquela época, “ser ferroviário”.

Os velhos em suas narrativas nos lembram que nossa realidade atual não foi feita em poucos dias e está sempre em risco de desaparecimento; que é preciso, para além de um tempo de fazer, um tempo de cuidar e um tempo de contemplar, para que o mundo seja guardado, para que a rememoração, a

imaginação e o conhecimento do passado, possam assumir seu papel político, social e cultural, sobretudo o de poder discordar das versões hegemônicas. O trabalho de dar ouvidos aos velhos e a suas memórias, portanto, nos permite perceber a pluralidade dos diferentes sujeitos da história. Esta ação nos possibilita (re) pensar o passado e compreender como esta estrada possui muitos trilhos, caminhos e destinos diferentes dos que são contados pela história oficial.

Cabe ao leitor agora aceitar seu bilhete de entrada.

Introdução

A pesquisa delineada por este estudo visa entender a trajetória de trabalhadores ferroviários, negros e brancos, no interior do Estado de São Paulo, especificamente nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara no período de 1930 a 1970¹. Assim, esta análise dedica-se, em um primeiro momento a avaliar como as empresas ferroviárias do início do século XX, além de interligar regiões e aproximar trabalhadores de diferentes raças, influenciou nas possibilidades de ascensão e mobilidade desta categoria, no campo econômico, político, social e cultural frente às outras categorias de trabalhadores e, em um segundo momento, a compreender o declínio da representatividade e do espaço social dos ferroviários, a partir de meados do século XX com a decadência do sistema ferroviário.

Logo, a hipótese desta tese é que o discurso da grande família, criado pela gerência da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, foi apropriado pelos trabalhadores para amalgamar a classe e utilizado como instrumento na luta por seus direitos. Ele, entretanto, era resignificado no contexto das relações horizontais e verticais no interior da categoria, relações essas fortemente marcadas desigualdade étnico/racial.

Utilizando-se de entrevistas com ex-ferroviários, este estudo pretende elucidar quais foram e como foram as trajetórias destes trabalhadores, como se deram as ascensões políticas, econômicas e sociais de negros e brancos, qual foi a influência cultural e econômica dos ferroviários nesta região e como se deu o declínio da representatividade social dessa categoria. Além das entrevistas, baseadas no

¹ Teremos a década de 1930 como data de início da pesquisa por este ser o período a partir do qual possuímos as primeiras entrevistas. O ano limite será 1970, visto que até este momento as companhias ferroviárias, embora sob o controle do Estado, ainda mantinham suas características originais e não estavam agrupadas em uma mesma empresa; isto ocorre no ano seguinte, 1971, com a criação da FEPASA S. A.

método da história oral, esta pesquisa conta com outros recursos teórico-metodológicos vinculados à memória, fontes documentais² e fotos/figuras³.

Com o desígnio de compreendermos melhor a história das ferrovias e de seus trabalhadores em nosso país voltemos, então, ao século XIX. A presença de imigrantes no Brasil pode ser notada desde a época de seu descobrimento. Porém, a imigração torna-se um fenômeno de massa nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, em virtude da necessidade de mão-de-obra⁴ para a lavoura do café (Trento, 1989), disseminada sobretudo pelo Estado de São Paulo.

A necessidade de transportar o café de maneira mais eficaz e segura exige uma mobilização tanto do Estado quanto dos cafeicultores da época. Assim, a ferrovia surge nesta Província, sob o propósito de facilitar o transporte do café do interior para o litoral paulista (Matos, 1990). Com ela, surgiu, pela primeira vez no interior paulista, um proletariado concentrado nas grandes e médias empresas ligadas à ferrovia.

O ciclo cafeeiro e a ferrovia transformaram totalmente o panorama geográfico, demográfico, cultural e social do interior paulista (Segnini, 1982). Os municípios de Rio Claro, São Carlos e Araraquara incluem-se entre os grandes centros cafeeiros do Estado de São Paulo. Isso exigia o escoamento mais rápido da produção, o que só foi possível com a ferrovia. Esta já havia chegado até Rio Claro em 1876 e a idéia era seguir direto para Ribeirão Preto sem passar por São Carlos. Mas, fazendeiros desta cidade, liderados pelo Conde do Pinhal, empenharam-se em levar a ferrovia para lá

² Quanto às fontes documentais, foram realizadas pesquisas para coletas de informações no Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (Jundiaí); no Arquivo Público do Estado (São Paulo), onde se encontram os documentos do Departamento de Ordem Política e Social Paulista; no Arquivo Edgard Leuenroth (Unicamp/Campinas); e nos Sindicatos e subsedes de Campinas, Rio Claro, São Carlos e Araraquara.

³ As fotos/figuras apresentadas no corpo deste trabalho foram obtidas no Estúdio Arte (São Carlos), com os próprios entrevistados, com alguns pesquisadores e nos arquivos citados.

⁴ É evidente que o país contava nesse momento com um contingente bastante grande de mão-de-obra disponível, sobretudo aquela liberada da escravidão a partir de 1888. Conforme veremos mais adiante, contudo, a discriminação racial atuou como um elemento importante entre os empregadores brasileiros que preferiram estimular a vinda de europeus a contratar mão-de-obra negra, o que marginalizou essa população do mercado de trabalho por pelo menos três décadas.

em 1884 (Neves, 2000; Truzzi, 2000) e, no ano seguinte, a estrada de ferro chegou em Araraquara (Matos, 1990). Na tabela que se segue podemos perceber o dinamismo expresso no forte crescimento populacional das cidades cortadas pela Companhia Paulista, em um período de quase um século.

Tabela: Crescimento da População na Região da Estrada de Ferro da Companhia Paulista:

Município \ <i>Ano</i>	<u>1836</u>	<u>1854</u>	<u>1886</u>	<u>1920</u>	<u>1935</u>
<u>Rio Claro</u>	—	6564	20133	578000	62050
<u>São Carlos</u>	—	—	16104	54225	51620
<u>Araraquara</u>	2764	4965	9559	48119	66916

Fonte: Millet, S. Roteiro do Café e outros ensaios, 1982, p. 54.

A necessidade de trabalhadores para a construção da ferrovia atraiu os imigrantes, em maior número, e outros grupos, dentre os quais, os negros libertos, como mão-de-obra. Nesse ambiente, os imigrantes teceram relações sociais com os negros e, em consequência disso, novas identidades, como a da família ferroviária, foram sendo construídas no processo de interação. Além de provocar nessas cidades mudanças importantes relacionadas à urbanização, a ferrovia também colaborou para a ascensão econômica de muitos de seus trabalhadores brancos e negros. Vários negros que passaram a trabalhar na estrada de ferro, por exemplo, tiveram uma melhora nas suas condições de vida em decorrência da ferrovia e isto viabilizou uma nova imagem do negro (Tenório, 2005).

As referidas cidades tornam-se propícias para a pesquisa por reunir os três fenômenos básicos de interesse: um número significativo de negros que trabalharam nas lavouras de café destes municípios antes da abolição; grande número de imigrantes (Costa, 2001); e a construção da estrada de ferro nas décadas de 1870 e 1880. Ainda que a abolição não coincida exatamente com a chegada da ferrovia, muitos dos negros, que permaneceram nestas cidades depois de libertos, trabalharam na construção dos

ramais que saíam destas e na manutenção e no funcionamento da estrada de ferro, sendo incorporados à mão-de-obra assalariada⁵.

O período áureo da ferrovia vai até as décadas de 1940 e 1950, anos em que começa a ocorrer o declínio do sistema. Vários fatores estão associados ao fim desta “era”, dentre eles, as transformações porque passa o setor agrícola e a diversidade de bitolas que fragmentava as vias (Saes, 1981, Dean, 1991). Os problemas no setor ferroviário também podem ser relacionados à reorientação de políticas governamentais, as quais se dirigiram ao incentivo do setor automobilístico, adotando o sistema rodoviário em substituição ao ferroviário (Azevedo, 1980).

É nesse contexto de aparente crise, declínio e decadência que o Estado assume a maior parte do ônus dessa situação, seja por meio da compra, da encampação ou de empréstimos às empresas ferroviárias deficitárias (Capelini, 1986). Assim, em 1961, o Estado de São Paulo passa a ser o acionista majoritário da última grande companhia férrea privada.⁶ Tendo a concentração de todas as ferrovias paulistas em suas mãos, o Estado decide agrupar as companhias⁷ em uma mesma empresa, criando a Ferrovia Paulista SA (FEPASA), em 1971.

Existem poucas pesquisas referentes aos ferroviários do interior paulista. A maioria delas não tem o ferroviário como objeto principal, na verdade, seu enfoque é a ferrovia. Os principais temas desses textos são o binômio café e ferrovia, o modo de produção, a racionalização do trabalho e a extensão das técnicas de controle do capital sobre o trabalho, por meio da educação profissionalizante (Zambello, 2005). Para esses autores, a ferrovia transforma, concentra, ensina, oculta e domina. As análises que

⁵ Segundo Monsma (2004), o censo de 1907 de São Carlos demonstra que a maioria dos trabalhadores da Companhia Paulista era de portugueses e brasileiros brancos nesta época. A inserção de negros como trabalhadores nesta companhia, se dá nas décadas posteriores e, a partir daí, a ferrovia constitui uma via de mobilidade para vários trabalhadores negros.

⁶ A companhia em questão é a Cia. Paulista de Estrada de Ferro, responsável pela ligação de Rio Claro, São Carlos e Araraquara.

⁷ Companhia Mogiana, Companhia Sorocabana, Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo – Minas e Araraquarense, todas sob intervenção estatal.

enfocam a relação trabalho/ferroviários se restringiram à constituição de mecanismos disciplinares no trabalho da ferrovia e seus efeitos nos comportamentos dos ferroviários. Mesmo privilegiando as falas dos sujeitos, essas obras não se preocuparam com a possibilidade de existir outros tipos de relações, ao lado das de trabalho.

O ferroviário acaba sendo subsumido à disciplina das companhias, quiçá porque o trabalho no transporte ferroviário retratado nesses estudos esteja associado ao desenvolvimento inicial da industrialização brasileira e as questões relacionadas às desigualdades de raça ainda não haviam assumido a relevância atual. O que esta pesquisa se propõe é entender outros aspectos da vida destes ferroviários (negros e brancos), elucidar quais foram e como foram as trajetórias desses trabalhadores, como se deram as ascensões políticas, econômicas e sociais de negros e brancos, qual foi a influência cultural e econômica dos ferroviários nas regiões citadas. Em outras palavras, esta tese visa complementar os estudos já feitos, elucidando as relações sociais que tiveram lugar no interior da ferrovia, incluindo um ator ainda não estudado, qual seja, o ferroviário negro, trazendo à tona a diversidade da experiência de ser ferroviário para os trabalhadores negros e brancos da ferrovia.

Uma primeira etapa deste trabalho, que compôs minha dissertação de mestrado (Ferreira, 2004), foi o estudo das relações cotidianas entre os trabalhadores ferroviários brancos (descendentes de imigrantes) e negros no período de 1930 a 1960 na cidade de São Carlos. Buscamos entender a convivência entre estes dois grupos, e, ainda constatamos que eles construíram discursos ideológicos de unidade da categoria no plano social e étnico/racial, na medida em que encamparam a idéia de família ferroviária. A partir desta pesquisa verificamos a necessidade de aprofundarmos e ampliarmos o tema e o problema de estudo a fim de focar com maior acuidade a família ferroviária nos seus aspectos étnico/raciais.

Ser ferroviário no Brasil, pertencer à família ferroviária, significava um privilégio. Essa categoria de trabalhadores foi uma das primeiras a se organizar em sindicatos, conseguir benefícios trabalhistas e sociais. Mesmo assim, a divisão racial, no ambiente interno de trabalho, ou seja, no cotidiano de trabalho, como sugeriram algumas entrevistas, permanecia. Os negros entrevistados, muitas vezes, sentiam o preconceito no dia-a-dia de trabalho, mas não o expressavam, fazendo com que o racismo continuasse a se apresentar de uma maneira “sutil”. Neste contexto, o uso da memória⁸, ou seja, dos relatos orais dos entrevistados, foi muito importante, pois, foi por essa metodologia que se tornou possível a captação do que até então vivia encoberto, não estando explícito, ou era até mesmo indizível.

Pode-se dizer que na interação de negros e de brancos na ferrovia estavam presentes a memória coletiva dos trabalhadores da ferrovia, que naquela época se intitulavam uma “família” e a memória individual de cada trabalhador⁹. Estava presente também a memória das várias nacionalidades de imigrantes: espanhóis, portugueses, italianos, dinamarqueses, entre outros, que certamente fazia com que cada grupo vivesse aquela realidade de maneira particular. Diante, contudo, da impossibilidade de dar conta de todas estas relações, focaremos as relações entre brancos e negros, sem distinção das nacionalidades dos imigrantes europeus.

Os comportamentos e os valores que interessavam à pesquisa puderam ser encontrados na memória individual dos senhores aposentados. Mesmo que não vivenciassem mais a organização de trabalho de que haviam participado no passado, foi possível conhecer parte do que haviam vivido por meio de suas narrativas¹⁰, que esclareceram como eram as relações dos indivíduos naquele contexto da ferrovia, e também como eles construíram suas identidades.

⁸ Ver, sobretudo Bosi, 1994.

⁹ Ver, sobretudo Pollak 1992.

¹⁰ Ver, sobretudo Benjamim, 1987.

Portanto, mesmo possuindo uma identidade ferroviária coletiva forte¹¹, mesmo sendo um grupo de trabalhadores que se diferenciavam dos outros trabalhadores da época pela organização sindical e pelas lutas trabalhistas, as entrevistas com os ferroviários evidenciaram que, quando são analisadas as interações face a face entre ferroviários brancos e negros, é possível perceber a presença do preconceito e da discriminação.

O preconceito estava presente, por exemplo, nas brincadeiras citadas (Fonseca, 1994) por alguns entrevistados; a discriminação por sua vez, pode ser evidenciada no fato de que, negros e brancos entrevistados tinham a percepção de que quem conseguia ascender profissionalmente na empresa eram os brancos. Apesar de não incluir dados estatísticos, a primeira etapa da pesquisa (dissertação de mestrado), sugere que o preconceito informal e institucional, perpassava as relações de sociabilidade constituídas no interior da empresa e toda a hierarquia, incluindo os chefes, especialmente quando selecionavam quem deveria ser promovido.

O que nos propomos a fazer agora é entender a ferrovia como algo que interligou regiões e dispôs negros e brancos na mesma categoria profissional e, a partir daí, estudar suas trajetórias no período de 1930 a 1970 nas cidades de Rio Claro, São Carlos¹² e Araraquara. Assim, esta pesquisa tem como objetivo compreender em um primeiro momento, que tipo de identidade e qual a qualidade política e cultural desta identidade construída como família ferroviária, na medida em que ela se apresenta como a representação da empresa para a sociedade, possibilitando uma diferenciação econômica e social dos seus trabalhadores, sejam eles brancos ou negros; qual o lugar econômico, político, cultural e social do ferroviário frente a outros trabalhadores; por que estes trabalhadores eram considerados diferenciados em relação às demais categorias profissionais. Em um segundo momento, ela visa elucidar como o

¹¹ Ver, sobretudo Halbwachs, 1990.

¹² Certo número de entrevistas com os trabalhadores da cidade de São Carlos já foram realizadas durante a pesquisa do mestrado, conforme já citado. Porém, sua apreensão da realidade, tendo em vista os objetivos propostos por esta pesquisa, gerou a necessidade de novas entrevistas e o aprofundamento de outras, tendo como foco principal a trajetória do entrevistado.

declínio da ferrovia contribuiu para a diminuição do espaço social e da representatividade dos ferroviários, a partir de 1950. Trata-se, em um terceiro momento, de analisar as relações entre brancos e negros tendo como base a construção da identidade ferroviária (família ferroviária) e, verificar em que medida a noção de “família” supera ou não as possíveis identidades sociais (étnico/raciais e de classe)¹³.

Por meio de um estudo das trajetórias dos trabalhadores brancos e negros, esta pesquisa dedica-se, portanto, à interpretação de como estes ferroviários utilizaram suas relações de trabalho para ascender economicamente, politicamente e socialmente no ambiente de trabalho e nas próprias cidades. Por que alguns ascenderam e outros não? Como podemos relacionar a ascensão/mobilidade desta categoria social às questões étnico/racial e de classe? O racismo estava presente no ambiente interno de trabalho (relações horizontais e/ou verticais)¹⁴? Como se davam as relações de classe e as relações de raça dentro e fora do ambiente de trabalho, visto que o discurso ideológico de família ferroviária, construído pela gerência, parecia sobrepor-se tanto às questões de classe como às étnico/raciais? E como ocorreu a desconstrução da representatividade e a desvalorização dos lugares ocupados pelos ferroviários nos âmbitos políticos, econômicos, culturais e sociais desta categoria que, outrora conquistara prestígio e reconhecimento social, frente a outras categorias profissionais?

Não podemos perder de vista, também, o contexto histórico desta análise, que se inicia no período de reorganização dos blocos de poder no Brasil, ou seja, na instauração do “Estado Novo” (1930-1945), perpassa o chamado período “Populista” (1945-1964), e o Regime Militar (1964), e tem como ano limite de investigação 1970. A referência a esse contexto se torna tão mais importante quanto mais levamos em consideração que os ferroviários participaram ativamente dos acontecimentos desse

¹³ Evidentemente, esses três momentos só estão separados para facilitar a análise; na realidade eles se expressam ao mesmo tempo e de uma maneira imbricada aparecendo simultaneamente, inclusive nas narrativas dos entrevistados.

¹⁴ Entendem-se relações horizontais como as de sociabilidade inter-racial, especialmente entre pessoas da mesma classe social, e relações verticais como aquelas entre diferentes classes sociais, que implicam relações de poder sócio-econômico e mobilidade social (Telles, 2003).

período, tendo se tornado um sujeito histórico central das transformações políticas e sociais que ocorreram naquele momento.

Apesar da forte intervenção estatal no cotidiano e nas práticas políticas do movimento operário, os anos de 1930 a 1964, apresentam-se como fundamentais para a classe trabalhadora, em especial para os ferroviários, na medida em que políticas importantes foram conquistadas neste período, como a introdução das leis trabalhistas. As organizações sindicais brasileiras, nesta época, eram vinculadas ao Estado, mas mesmo sendo corporativas e com características paternalistas, mostraram-se capazes de garantir aos trabalhadores conquistas importantes e direitos básicos no que tange ao trabalho (Singer, 1987). Havia certo poder de organização da classe operária, malgrado, é claro, os limites impostos pelo Estado (Rodrigues, 1989).

No período pós 1964, o Estado aumenta ainda mais o poder de fiscalização sobre os sindicatos, reduzindo-os a órgãos assistencialistas e burocráticos. O Estado militar reprimia quaisquer sinais de mobilização ou de vida combativa por parte do movimento operário, utilizando-se de todos os meios possíveis de repressão para controlar os trabalhadores. Nesse período, o enfraquecimento da categoria ferroviária será extremamente significativo, tendo em vista que a repressão política se somava ao desmantelamento do sistema ferroviário brasileiro. Após 1968, o espaço do movimento operário praticamente desaparece, a repressão e a violência impõem o silêncio e coíbem-se as greves, que retornarão no final dos anos 1970, quando as figuras centrais do movimento operário já não serão mais os ferroviários (Rezende, 1986).

Visando esclarecer estas questões este estudo está constituído por três partes. Na primeira parte – *O Campo* - subdividida em quatro tópicos, temas: 1.1 Sociologia e Memória, no qual o tema central é a memória associada às relações sociais e de trabalho, 1.2 que aborda quem foram os ferroviários entrevistados da Companhia Paulista; também é abordado nesta parte a metodologia e o trabalho de

campo da pesquisa. 1.3 As Cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara, tópico que tem como objetivo elucidar melhor a história, a formação e constituição destas cidades e sua relação com a ferrovia. 1.4 Desigualdades Raciais no Brasil, que apresenta as análises de alguns dos principais autores sobre o tema das relações étnico/raciais em nosso país. 1.5 As ferrovias e seus trabalhadores, que versa sobre o início da estrada de ferro e sua importância no contexto brasileiro.

A segunda parte – *Ferrovia e Trabalho* – consiste, fundamentalmente, na história da ferrovia no Estado de São Paulo, desde seu surgimento até seu declínio. A última parte da pesquisa – *O Cotidiano dos trilhos: raça e família ferroviária no trajeto Rio Claro – Araraquara* – tem como intuito apresentar as entrevistas e os relatos orais dos ferroviários, bem como suas trajetórias e, a partir daí, desenvolver análises e reflexões sobre as relações étnico/raciais que se estabelecem a um só tempo no interior da ferrovia e nas suas relações “para fora”, ou seja, com a sociedade na qual se inseria.

1. Primeira Parte: O Campo

1.1 Sociologia e Memória: explorando lembranças narradas

Na Ferrovia alegria teve bastante, tristeza também, não é tristeza assim, de família, é tristeza que naquele tempo nosso não era fácil viver. A pessoa mora em uma casa boazinha, o fogão é aqui, aqui atrás tem um armário, cheio de lenha, porque não tinha fogão a gás, de manhã tem que pegar lenha. Naquela época a casa não era forrada, dois três filhos para criar, mas graças a Deus nunca devemos nada, nunca roubamos ninguém e tocamos a vida assim. Mas só minhas melhores lembranças são da Paulista (entrevista: senhor Bruno – negro)

A memória tem um papel central neste estudo, pois, por meio dela, resgatamos sociologicamente os comportamentos dos ferroviários, as representações sociais, as relações de trabalho, o prestígio, as experiências sindicais e de greve e tantos outros sentidos suscitados pelos relatos dos trabalhadores da Companhia Paulista de Estrada de Ferro no período abordado. É fundamental também, considerar o valor que os lugares têm como referenciais para as pessoas, que lhes dão um sentido de pertencimento a um território, com base em sua cultura e em sua história. Esses referenciais vinculam os indivíduos aos lugares e criam identidades variadas. Conseqüentemente, não podemos desconsiderar os significados históricos e as relações sociais presentes nesses espaços; eles são arenas políticas, territórios em litígio, lugares onde se disputa o passado, o presente e o futuro

As ferrovias animavam as vidas e as cidades nascidas em sua função, com suas oficinas, estações e barracões empregaram gerações de trabalhadores. Desta forma, este estudo busca balizar e sistematizar os fragmentos desta história, relacionando o passado com o presente. Relação essa caracterizada por dois momentos: de um lado, pelo tempo e experiência marcados pelo trabalho, pela posição social, pelo movimento e dinamismo, característico da categoria ferroviária e de outro, pelo

tempo atual, determinado por uma memória feita de experiências, na qual o trabalho é somente o da memória, que tenta transmitir-nos, por meio de seus relatos, seu saber adquirido na prática, nas experiências compartilhadas entre a própria categoria dos trabalhadores em ferrovias.

A noção de categoria de trabalhadores adotada nesta pesquisa é compreendida sem que esteja referida a uma cultura única, visto que o universo ferroviário abrange diversas funções, desde aquelas consideradas de menor prestígio até as de postos de comando, cada qual com sua especificidade. No entanto, as diversas narrativas e depoimentos revelam um conjunto particular de comportamentos em relação à empresa, aos sindicatos, e a outros aspectos da vida fora do trabalho, tornando possível incluir padrões e graus de identidades parecidos. A idéia de categoria utilizada está pautada pelas diferentes práticas de vida dos sujeitos e de vivências de proletarização, à semelhança da idéia de experiência de E. P. Thompson (1981, p. 112) “um termo médio necessário entre o ser social e a consciência social: é a experiência (muitas vezes a experiência de classe) que dá cor à 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”.

Desta forma, concebemos, conforme este autor, classe como sendo definida pelos próprios homens ao viver sua história, significando, portanto, uma categoria histórica que vai se constituindo a partir de um processo social vivido ao longo do tempo. Assim, as classes não existiriam como entidades separadas; são, na verdade, agentes que se encontram em uma sociedade estruturada, em modos determinados, que experimentam a exploração, identificam pontos de interesses comuns e começam a lutar por estas questões e neste processo de luta se descobrem enquanto uma classe (E. P. Thompson, 1981).

Fazendo uma analogia com os estudos de E. P. Thompson, os ferroviários foram se constituindo enquanto classe no viver destes homens sob determinadas relações de produção e ao experimentar suas

situações dentro do conjunto de relações sociais, com uma cultura e uma expectativa herdada e ao modelar estas experiências em formas culturais em contextos reais. E a nós, somente pelas memórias desses trabalhadores nos é possível compreender este passado repleto de sentidos e representações, tanto no que diz respeito às relações de trabalho, as relações sociais e principalmente as relações étnico/raciais, que constituem o objeto principal deste estudo.

Sabemos das dificuldades de se pesquisar e estudar uma categoria de trabalhadores quase em extinção; por isto, esta seção tem como propósito justificar os usos dos depoimentos como suporte de informações imprescindíveis desta tese, apontando também os limites que envolvem esta metodologia.

Reaver os fatos já acontecidos, os mais efêmeros e importantes, possibilita compará-los ao existido, uma vez que, recorremos ao hipotético. O estudo sociológico da memória por meio de entrevistas e informações do passado comum a um grupo, no caso os ferroviários, apela às dimensões desgastadas pelo tempo e por aquilo que foi selecionado pelos narradores.

A rememoração é um processo em que o passado penetra na estrutura do presente não como símbolo vago, nostálgico, mas enquanto tempo reconstituído. A memória narrada, relativa aos aspectos da vida social dos indivíduos de uma cultura específica, passa por um processo de valorização e está envolvida por incertezas. E ao ser descrita propõe uma continuação entre passado, presente e futuro que se esboça como uma condição imposta pela linearidade do pensamento e se esforça em atribuir às lembranças um caráter contínuo valorizando aquilo que é “merecedor” de ser narrado.

Nos estudos sociológicos, a memória é problematizada de acordo com sua relevância científica e objetividade para a compreensão da sociedade contemporânea (Zambello, 2005). Para Fernandes (1975), a sociologia estuda a interação, observa-a, interpreta-a, descreve-a, como parte e expressão da maneira pela qual se organizam e se modificam os vários tipos de unidades sociais, no seio das quais ela transcorre. Cabe ao sociólogo lidar simultaneamente com os aspectos dinâmicos e culturais das

diversas unidades de investigação, com o intuito de não reduzir a análise ao estudo da personalidade, como base ou produto das estruturas e dos processos centrais para a explicação sociológica (Bourdieu, 1993). Logo, o estudo da memória depara-se com dificuldades ao recorrer às lembranças individuais, elementos insuficientes para a compreensão mais ampla da estrutura social.

No entanto, alguns estudiosos entendem que a memória peculiar de um indivíduo é decorrência da interação entre suas especificidades, todo seu ambiente e todas as coletividades em que se insere (Queiroz, 1991). Desta forma, a memória é social na medida em que opera numa estrutura de conhecimento do mundo que, por sua vez, é a expressão de pertencimento do sujeito a uma cultura.

Segundo Queiroz (1991) o relato oral sempre foi uma fonte humana de conservação e difusão do saber, o que vale dizer uma fonte de dados para as ciências em geral. A história oral é importante, portanto, pelo papel que exerce na interpretação do imaginário e na análise das representações sociais; ela está presente na obtenção da informação e conservação do saber.

Na verdade, a narrativa oral, uma vez transcrita, se transforma num documento semelhante a qualquer outro texto escrito, diante do qual se encontra um estudioso e que, ao ser fabricado, não seguiu forçosamente as injunções do pesquisador; de fato, o cientista social interroga uma enorme série de escritos, contemporâneos ou não, que constituem a fonte de dados em que apóia seu trabalho (Queiroz, 1991, p.18).

Queiroz (1991), afirma que a história oral é uma técnica por excelência, válida pela vivacidade dos sons e opulência dos detalhes. Em todas as épocas, a educação humana baseou-se nas narrativas, que encerram uma primeira transposição: a da experiência indizível que se procura traduzir em vocábulos; na passagem daquilo que está obscuro para uma primeira nitidez, a nitidez da palavra: “A palavra parece ter sido, senão a primeira, pelo menos uma das mais antigas técnicas utilizadas para

tal..., mais tarde a escrita, quando inventada, não foi mais que uma nova cristalização do relato oral” (Queiroz, 1991, p.3).

Por isto, para esta autora, a contribuição do relato oral para o conhecimento social advém do fato de ser a expressão, não da individualidade ou da singularidade, mas de uma determinada inserção social. E a pretensão do pesquisador ao utilizá-lo é apreender a visão e ou a vivência de ator(es) social(is) a partir de sua(s) posição(es) na estrutura social. Nessa acepção, os relatos são tomados como referência de um movimento social mais amplo, são trajetórias que se inserem em uma conjuntura enquanto produto e produtora de uma determinada estrutura (Queiroz, 1991, p. 28).

Le Goff (2003) declara que o estudo da memória social é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente aos quais a memória está ora em retraimento, ora em transbordamento. Segundo ele, o suporte da memorização não se situa no nível superficial; a importância de seu papel está na dimensão da narrativa dos acontecimentos.

A utilização da história oral, melhor dizendo, de relatos orais, possibilita o conhecimento e a reflexão do que se quer investigar na voz dos próprios protagonistas do tema em questão. A história oral é importante pelo papel que exerce na interpretação do imaginário e na análise das representações sociais. Paul Thompson (1992) ressalta que é preciso preservar a memória física e espacial, como também descobrir e valorizar a memória do homem. A memória de um pode ser a memória de muitos; ao se investigar a memória, fatos coletivos podem ser evidenciados. Para Ecléia Bosi (1994, p. 21), “a velhice é uma categoria social. Por meio dos velhos, um mundo social que possui riqueza e diversidade pode ser descoberto quando são resgatadas suas memórias”.

Ao se ouvir o depoimento dos “velhos” nos é possível reconstruir a história de um grupo partindo da memória narrada que não se cristalizou em documentação escrita e que tende a desaparecer (Zambello, 2005). Isto nos possibilita entender o que não está explícito na realidade social ou até

mesmo o indizível, além do fato de que apreender as experiências vividas pelos sujeitos das ações nos previne de cair na armadilha das distorções provocadas pelas “cristalizações” e “enquadramentos” em relação aos acontecimentos do passado. E a confiabilidade do que é narrado pode ser testada, não pela credibilidade do narrador, mas sim pelo cotejo de seu relato com dados oriundos de outras variadas fontes que mostrará sua convergência ou não.

O mérito da história oral não é o de evocar necessariamente, esta ou aquela postura política, mas sim o de trazer à consciência que a reconstrução da memória se exerce, inevitavelmente, dentro de um contexto social e que tem implicações políticas (Paul Thompson, 1992). A memória coletiva é formada a partir de laços de convivência familiares, escolares e profissionais. “Ela torna possível acrescentar, unificar, diferenciar e corrigir a memória de seus membros; com o tempo ela é incorporada a cada membro permanecendo dentro deles” (Bosi, 1994, p. 28).

Bosi (1994) entende que memória também é trabalho, pois lembrar não é reviver e sim refazer, reconstruir, repensar a partir de imagens e idéias do presente. Logo, o ofício da memória não é lembrar, recompor o que aconteceu, mas reconstruir, relembrar segundo uma recriação. Por isto, o vivido ao ser recriado nunca mais pode *reexistir* como tal.

A partir dos relatos de um grupo podemos perceber não somente as continuidades, como também as rupturas; a procedência desses narradores, suas visões de mundo, a maneira como vivem, como exercem seus papéis de sujeitos históricos. As rupturas originadas pelo tempo vivido são mais significativas quando nos damos conta de que o passado não é um tempo morto, esquecido nas páginas viradas do livro da existência, mas tempo vivo, pulsante, atual. Walter Benjamin (1987) assinala que o que passou não constitui matéria estagnada e sim algo pronto a irromper, com toda a força, no curso da vida presente. Portanto, o passado não possui apenas a dimensão do já acontecido. Ao contrário, pode anunciar-se com possibilidades de vir a ser.

As reflexões sobre memória e a concepção de história de Benjamim (1987), são fundamentais na reafirmação da importância das lembranças dos indivíduos. Para este autor “o cronista que narra os acontecimentos, sem distinguir entre os grandes e os pequenos, leva em conta a verdade de que nada do que um dia aconteceu pode ser considerado perdido para a história” (Benjamim, 1987, p. 223).

O modo de lembrar é tanto individual quanto social. O grupo transmite, retém e reforça as lembranças. “Mas, o entrevistado ao trabalhá-las, vai lentamente individualizando a memória comunitária e, no que lembra e como lembra, faz com que fique somente o que tem significado para ele” (Bosi, 1994, p. 31). Assim, a memória do indivíduo depende de seus relacionamentos com a família, com a classe social, com a profissão; enfim, com os grupos de convívio, os grupos de referências peculiares e também os espaços físicos por onde esses indivíduos percorreram suas trajetórias.

Por conseguinte, por mais que a história do indivíduo seja contada por um personagem girando em torno deste, e que em um primeiro momento pareça ser subjetiva, sabemos que o que existe de individual e único numa pessoa é excedido por uma infinidade de influências que nela se cruzam e às quais não se pode por nenhum meio escapar de ações que sobre ela se exercem e que lhe são inteiramente exteriores.

As representações são constitutivas da memória do grupo; para Halbwachs (1990), toda idéia social é uma lembrança da sociedade e o pensamento social é essencialmente memória. Na introdução de *A memória Coletiva* este autor afirma que não podemos pensar em nada, não podemos pensar em nós mesmos, senão pelos outros e para os outros.

Ao privilegiar as lembranças de velhos ferroviários, dando-lhes voz, por meio da história oral, também é privilegiada a interpretação do imaginário e a análise das representações sociais desta categoria. A memória de um também pode ser a memória de muitos. Portanto, a memória coletiva é

social, ou seja, quem lembra são os indivíduos que estão inseridos em grupos. Os indivíduos possuem suas memórias individuais e suas memórias coletivas; contudo, estas duas memórias não se opõem, elas se encontram imbricadas: “cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva... este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo... e este lugar muda segundo as relações que mantenho com outros meios” (Halbwachs, 1990, p.51).

Percebemos que este autor trouxe da obra de Durkheim (2001) os elementos para enquadrar teoricamente o uso da memória e sua aplicação nas pesquisas sociológicas. Para Halbwachs a memória deveria ser tratada como coisa, ou seja, exterior ao indivíduo; ele salienta as funções positivas exercidas pela memória comum, de reforçar a coesão social pela adesão afetiva do grupo, denominado “comunidade afetiva”. Na sua visão, a nação é a forma mais completa de um grupo e a memória nacional, a forma mais acabada de uma memória coletiva.

Assim, Halbwachs (1990) apresenta a memória como uma construção social e demonstra como ela é estimulada a partir de referências sociais. Portanto, a memória deveria ser entendida como um fenômeno coletivo e social, ou seja, como um fenômeno constituído coletivamente e submetido a flutuações, transformações e mudanças constantes. Ela é constituída por acontecimentos vividos pessoalmente e acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade ao qual a pessoa se sente pertencer. Halbwachs (1990, p. 60) diz que “a memória coletiva é o passado que se perpetua e vive na consciência. Não é a história aprendida, é na história vivida que se apóia nossa memória”.

Halbwachs (1990), nos ajuda a compreender que o trabalho da memória é essencialmente uma elaboração da experiência, a partir do reconhecimento e da reconstrução da lembrança. Para este autor, vivemos dentro de quadros sociais; portanto, nossas lembranças são retomadas a partir desta referência coletiva, ou seja, a partir do grupo com o qual comungamos uma visão de mundo. A permanência de

um vínculo afetivo permite atualizarmos essa identificação com a sociedade de referência - esteja ela presente ou ausente - e nos entendermos numa perspectiva histórica social.

Essas reflexões são importantes porque nos permitem apreender a memória coletiva dos ferroviários, presente em vários momentos da sua experiência, como das lutas, greves e reivindicações coletivas. Elas não nos ajudam, contudo, quando levamos em consideração que as relações raciais passam por uma memória subterrânea que só vem à tona com o passar do tempo, tendo em vista que se referem a vivências e sentimentos que não encontravam lugar para se expressar naquele meio, como as relacionadas aos preconceitos e discriminações.

Michael Pollak (1989), é um autor que pode nos ajudar neste tema; para ele não se trata mais de trabalhar com os fatos sociais como coisas, mas analisar como os fatos sociais se tornam coisas, e como e por quem eles são solidificados e dotados de duração e estabilidade. Segundo o autor:

Aplicada à memória coletiva, esta abordagem irá se interessar pelos processos e atores que intervêm no trabalho e na constituição 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 (Pollak, 1989, p. 4).

De tal modo, a memória também é seletiva; nem tudo fica guardado. Ela é em parte herdada, sofre flutuações em função do momento em que é articulada e expressa. As preocupações do momento constituem um elemento da estruturação da memória: “A fronteira entre o dizível e o indizível, o confessável e o inconfessável, separa uma memória coletiva subterrânea da sociedade civil dominada ou de grupos específicos, de uma memória coletiva organizada que assume a imagem que uma sociedade majoritária ou o Estado desejam passar e impor” (Pollak, 1989, p.8).

Para Pollak, rememorar é um ato que acontece no presente e é provocado pelo presente; do passado retornam os acontecimentos que correspondem às preocupações atuais. Logo, os quadros sociais da memória referem-se aos estímulos presentes que conduzem à rememoração e à localização no passado do que o presente suscitou. Os quadros da memória não se resumem a datas; eles representam correntes de pensamento e de experiências onde é reencontrado o passado conforme este foi atravessado por cada um.

Os relatos orais demonstram que as lembranças são transmitidas no quadro familiar, profissional, em associação, em redes de sociabilidade afetiva e/ou política. Os quadros de rememorar ocorrem em resposta a outro grupo. É enquanto membros de um grupo que cada um se apresenta. Os grupos com os quais se está em relação são os grupos que, mais do que outros, estruturam a memória. Os mais importantes desses grupos são a família, o grupo de amigos e o de trabalho.

Mas, se certas lembranças não existem mais, estando esquecidas, é porque elas estavam em um sistema de relações que não se encontram mais no presente. O “compromisso” entre os quadros da memória e as lembranças acontece mesmo quando há incompatibilidade entre os aspectos dessas lembranças e as relações atuais, posto que as relações que compõem os quadros são feitas de lembranças tanto quanto os acontecimentos, fatos ou pessoas lembradas. Isso leva a uma característica básica do passado reconstituído pela memória, o de ser sempre uma reconstrução; por mais detalhes que apresente é sempre uma reconstrução feita a partir do presente (Mancuso, 1998).

Ao dizermos que a memória é um fenômeno construído social e individualmente, pode-se ainda propor que haja uma ligação muito estreita entre a memória e o sentimento de identidade, sendo esse sentimento de identidade a imagem de si, para si e para os outros, ou seja, a imagem que uma pessoa adquiriu ao longo da vida referente a ela própria; a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a

si própria, para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida como quer pelos outros.

É como membros de alguns grupos que nós nos representamos a nós mesmos. A menção ao outro leva à consideração do sentimento de identidade como consequência de um processo de mudança e de negociação, de conflitos sociais e intergrupais com o outro. “A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade e o que se faz por meio da negociação direta com os outros” (Pollak, 1992, p. 204). E como a memória é continuamente reconstruída, tem-se, por conseguinte, a contínua reconstrução do sentimento de identidade.

Ninguém pode construir uma auto-imagem isenta de mudanças, de negociação, de transformação em função do outro. (...) Vale dizer que memória e identidade podem perfeitamente ser negociadas, e não são fenômenos que devam ser compreendidos como essenciais de uma pessoa ou de um grupo. Se é possível o contato entre a memória individual e a memória dos outros, isso mostra que a memória e a identidade são valores disputados em conflitos sociais e intergrupais (Pollak, 1992, p.205).

Para Pollak (1992) há três elementos essenciais na construção da identidade: primeiro a unidade física, ou seja, o sentimento de ter fronteiras físicas, no caso do corpo da pessoa, ou fronteiras de pertinência a grupos no caso de um coletivo; segundo, a continuidade dentro do tempo, no sentido físico da palavra, mas também no sentido moral e psicológico; terceiro, o sentimento de coerência, ou seja, de que os diferentes elementos que formam um indivíduo são efetivamente unificados. Dado isso, a memória é um elemento constituinte de sentimento de identidade, tanto individual, quanto coletiva, pois, a memória é um fator importante no sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo na reconstrução de si e de seu sentimento de pertencer ou não a grupos.

Encontramos também a ligação entre memória e construção de identidade em outro autor, Halbwachs (1990). Neste caso, em especial pelo sentimento de continuidade e de coerência conferidos pela memória à identidade, mesmo que as lembranças sejam continuamente reconstruídas. “O grupo, no momento em que considera seu passado sente acertadamente que permaneceu o mesmo e toma consciência de sua identidade através do tempo” (Halbwachs, 1990 p. 87).

Inferimos, por fim, que a possibilidade de apreender o antecedido partindo de memórias dos sujeitos, o passado existido por um grupo de vivência social comum, nos permite, ao menos, entender como eles representam o passado. Portanto, o que está em questão, é a própria existência social presente e o sentido que o passado tem para os sujeitos da memória. A existência ao ser rememorada volta como representação e isto implica uma série de questões sociais. Conseqüentemente, as representações e os valores ocasionados pelas narrativas são dados satisfatórios para a apreciação da memória dos sujeitos, certamente baseado em um estudo aprofundado da história social da realidade versada na pesquisa. A memória, assim sendo, estaria sujeita à crítica da confiabilidade a partir dos documentos históricos como metodologia natural da historiografia, igualmente como da sociologia.

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 da 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 (Zambello, 2005, p. 31).

1.2 Ferroviários e a metodologia de pesquisa

A pesquisa é como a arte da garimpagem e o pesquisador assemelha-se a um artista quando a realiza e tenta especificar aquilo que lhe é dito. Logo, ser um bom pesquisador inclui deixar crescer o conhecimento dentro de si, a emoção, o amor ao trabalho que está desenvolvendo e a identificação com isso. “É a admissão de que o homem não se enxerga sozinho. E que ele precisa do outro como seu espelho e guia” (Da Matta, O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues, 1975, p. 35).

Pode-se dizer que o trabalho de campo, a princípio, parece ser algo tenso, no qual o pesquisador é estranho ao meio, mas esta situação é natural e vai se modificando à medida que o pesquisador interage com o objeto. Podemos dizer que assim foi a experiência desta pesquisa: em um primeiro momento, o contato com uma realidade desconhecida, que trouxe a necessidade de explorar o campo, ou seja, a necessidade de procurar informações a respeito do que se pretendia estudar até que o objeto se tornasse conhecido.

Tendo como norteador a hipótese desta tese - de que o discurso da grande família, criado pela gerência da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, foi apropriado pelos trabalhadores para amalgamar a classe e utilizado como instrumento na luta por seus direitos; e que este discurso foi resignificado no contexto das relações horizontais e verticais no interior da categoria, onde as relações étnicas eram desiguais, favorecendo os brancos - o objetivo da pesquisa foi compreender as trajetórias e a ascensão/mobilidade dos trabalhadores brancos e negros no seu ambiente de trabalho e nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara. Logo, mereceram maior acuidade os seguintes itens:

- As trajetórias individuais (a partir da história de vida) e ocupacionais (no interior da própria ferrovia) dos trabalhadores brancos e negros;

- A categoria social ferroviário, na amplitude de suas relações (econômicas, políticas, culturais e ideológicas) e as conseqüências destas relações dentro/fora da ferrovia para os próprios ferroviários e perante outras categorias profissionais.
- A ascensão e a mobilidade destes trabalhadores no âmbito social, político e econômico na ferrovia e nestas cidades; a relação entre a ascensão e a mobilidade destes trabalhadores e suas raças¹⁵.
- O declínio da representatividade e do espaço social dos ferroviários nos âmbitos sociais, políticos, econômicos, culturais e ideológicos.

Partindo dessas preocupações, a pesquisa de campo começou com a escolha dos nomes, em ordem alfabética, dos entrevistados. Procuramos escolher pessoas que trabalharam na ferrovia do início do século XX em diante, tendo 1970, como ano limite, conforme já explicitado. Para escolher os nomes, utilizamos a listagem dos sócios do sindicato das subseções de Rio Claro, São Carlos e Araraquara. Esta primeira listagem continha, mais ou menos, cem nomes de ferroviários aposentados das três cidades pesquisadas, o endereço e o telefone. Em seguida, entramos em contato com cada possível depoente, explicando do que tratava a pesquisa e para saber se havia interesse da parte deles em colaborar; a maioria aceitou logo o convite, as poucas recusas foram justificadas por falta de condições físicas e mentais de alguns. Assim, o universo inicial de possíveis colaboradores da pesquisa foi de oitenta pessoas.

Após o contato com cada entrevistado, foi montado um roteiro de informações, que serviria apenas para estruturar a entrevista. Esse roteiro continha a ficha do entrevistado, composta por dados pessoais: nome, idade, cor (conforme o entrevistado se caracterizava), estado civil, número de filhos, escolaridade, data de nascimento, cidade em que nasceu; e questões a respeito do trabalho na ferrovia:

¹⁵ Aprofundando-se nas relações de raça e as relações de classe/relações raciais horizontais e relações raciais verticais.

quando e como começou a trabalhar, que cargos ocupou, quando se aposentou, como era a relação com os outros trabalhadores, sua trajetória profissional na ferrovia, a vivência da discriminação, entre outras coisas.

Na verdade, procuramos utilizar os depoimentos dos informantes, a partir da técnica descrita por Queiroz (1991), como a metodologia conduzida com a ajuda de um roteiro que orienta o pesquisador na busca das informações que necessita. Assim, foi solicitado aos entrevistados que eles contassem suas histórias na ferrovia, desde o início de seus trabalhos, até o momento da aposentadoria, suas amizades, suas relações com os colegas de trabalho e com outras pessoas de fora da ferrovia. Por isto, o roteiro foi elaborado com questões abertas, que permitiram aos entrevistados narrar os mais variados aspectos e temas, relacionados a sua vida profissional na ferrovia.

Os momentos que antecederam as entrevistas também foram de suma importância. Foi necessária uma preparação particularmente cuidadosa de como as perguntas seriam feitas. Em todas as entrevistas tentamos fazer as interrogações da melhor maneira possível, escolhendo as palavras, ordenando as perguntas, dando destaque a alguns pontos e deixando principalmente a entrevista fluir sem muita interferência; apenas orientando quando necessário.

Para Paul Thompson (1992) quando o pesquisador inicia propriamente as entrevistas, ele desenvolve uma variedade de métodos com o objetivo de obter os melhores resultados possíveis, maneiras de interagir, posturas frente aos entrevistados, flexibilidade nas ações. O contato e a interação com os entrevistados têm que ocorrer de uma forma harmônica a fim de que se instaure respeito e confiança entre o entrevistador e o entrevistado.

Este vínculo de confiança e amizade não traduz apenas uma simpatia espontânea que foi desenvolvida durante a pesquisa, mas resulta de um amadurecimento de quem deseja compreender o passado revelado pelo entrevistado a partir da memória presente. Na visão de Bosi (1994), uma

pesquisa é um compromisso afetivo, um trabalho ombro a ombro com o sujeito da pesquisa. Não basta a simpatia pelo objeto da pesquisa, é preciso que nasça uma compreensão sedimentada no trabalho comum, na convivência e nas condições de vida.

Ao todo foram realizadas setenta e seis entrevistas¹⁶, porém foram utilizadas na pesquisa aquelas consideradas de maior relevância e coerência¹⁷, resultando em um número de sessenta e três depoimentos. Trinta dos entrevistados são brancos; os outros trinta e três são negros, sendo, em média, vinte depoimentos por cidade. Algumas entrevistas, que fizeram parte da minha dissertação de mestrado, foram realizadas nos anos de 2002 e 2003, na cidade de São Carlos¹⁸. A maior parte dos depoimentos foi coletada entre os anos de 2007 e 2009, compreendendo então, os três municípios.

O quadro geral dos entrevistados por cor e cidade é o que se segue. Em anexo, são apresentados os quadros completos dos entrevistados, divididos de acordo com as cidades e a cor dos depoentes. Nestes quadros apresentamos alguns dados referentes aos pesquisados como: data de nascimento, cargo que ocupou na ferrovia¹⁹, período em que trabalhou, nível de escolaridade e mais algumas informações pertinentes. É importante salientar que os nomes dos entrevistados foram sempre trocados para garantir sua privacidade.

Tabela: Distribuição dos entrevistados por cor e município:

Cor \ Município	<u>Rio Claro</u>	<u>São Carlos</u>	<u>Araraquara</u>
<u>Branco</u>	10	10	10
<u>Negro</u>	10	11	12

¹⁶ Foram realizadas setenta e seis entrevistas porque houve quatro desistências da listagem inicial de oitenta nomes.

¹⁷ Apesar de contarmos com setenta e seis depoimentos, algumas entrevistas foram prejudicadas pelas condições dos entrevistados no que concerne à saúde mental, impossibilitando a coerência das informações; outras foram exploratórias, realizadas apenas para um melhor conhecimento do objeto de pesquisa e ainda, um determinado número de informantes não possuía a vivência esperada do que a pesquisa procurava conhecer.

¹⁸ Nestes casos, elas foram sempre complementadas por um novo depoimento mais direcionado às questões desta pesquisa realizadas no período do doutorado.

¹⁹ Maiores esclarecimentos a respeito das categorias de trabalho ferroviárias estão no anexo.

Em todas as entrevistas os temas foram abordados espontaneamente. O contato prévio com os entrevistados, explicando o objetivo da pesquisa e importância de seus depoimentos, possibilitou que depoentes abordassem certos assuntos, muitas vezes, antes mesmo do tema ser apresentado. As entrevistas duraram em média uma hora e meia e em alguns casos, o contato foi retomado para esclarecer dúvidas que surgiram.

Durante a realização das entrevistas, e conforme o contato com os entrevistados foi aumentando, foi possível perceber que nossos conhecimentos concentravam-se em aspectos teóricos. Dois saberes, então, começaram a interagir, o saber do pesquisador e o de quem narrava sua história. Tentamos nos colocar sempre como um tradutor do modo de como os entrevistados viam e representavam a vida; procuramos enxergar as idéias presentes em suas palavras. Outra realidade também foi posta a nossa frente: pessoas de carne e osso e seus problemas reais, como idas a médicos e dores. E isso requeria calma, paciência e sensibilidade, pois, estávamos vivendo o tempo dos entrevistados e não mais o nosso tempo.

De maneira geral podemos dizer que todas as entrevistas foram bem sucedidas. Muitos entrevistados diziam, a princípio, que não tinham nada de útil para contar, o que nos remeteu ao que Paul Thompson (1992) afirma no seu livro *A voz do passado: história oral*. Então, seguindo os conselhos do autor, procuramos reafirmar que as experiências que cada um possuía eram preciosas, desconhecidas e fundamentais para se construir a “verdadeira” história dos trabalhadores da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Uma relação de confiança foi sendo construída a partir de cada entrevista e a cada contato, o que nos sugere que os nossos propósitos foram atingidos. As entrevistas foram realizadas na casa dos próprios depoentes; apenas três deles preferiram que ela fosse realizada em outro lugar. Ao chegar à

casa dos entrevistados, geralmente eles já haviam reservado um lugar para fazer seu depoimento, na maioria das vezes a sala. Os familiares dos entrevistados nos deixavam a sós durante toda a entrevista; apenas quando acabávamos de conversar é que eles apareciam para ver as fotos que havíamos levado, oferecer alguma coisa e conversar. Nesse momento, foi estabelecida uma grande interação, na qual os familiares e entrevistados se sentiam mais à vontade e muitas vezes acabaram por complementar alguns trechos da entrevista.

Ao iniciar as entrevistas, percebíamos que os entrevistados pareciam constituir-se primeiro como sujeitos – tentando reorganizar a experiência e o relato como algo vivo que incorpora o passado ao presente, dando-lhes novas dimensões; fazendo um caminho, onde viver e reviver faz parte da relação entre o ser e a consciência. Ao reivindicar e assegurar para si o direito de organizar e expor sua fala, o sujeito reapropriava-se do vivido, acrescentando um novo conteúdo: o relato de sua própria voz, como ato de reflexão e assim, ele narrava sua trajetória. Ao final desta reorganização eles me diziam: “Pronto, quer saber mais alguma coisa? – Então, agora você faz a pergunta que quiser”.

Como sabemos, ser um ferroviário no Brasil daquele período representava ter uma profissão relevante. Todos os entrevistados afirmavam seu orgulho pela profissão e diziam que as pessoas os tratavam com muito respeito e prestígio; eles sempre comentavam que possuíam crédito na cidade em vários estabelecimentos comerciais devido à ocupação que tinham. Muitas vezes a identidade do trabalhador ferroviário era mais perceptível do que a identidade étnica e racial. Isso exigiu um laço intenso de aproximação com os entrevistados para que eles pudessem realmente falar a respeito das relações étnico/raciais. No grupo dos entrevistados brancos certamente a identidade de trabalhador ferroviário era mais afluída. Para os trabalhadores negros isso se misturava com o que Pollak (1989) chama de memória subterrânea e indizível que só conseguiu ser atenuada com a aproximação do pesquisador e do pesquisado.

Foi possível perceber que o silêncio a respeito de certas questões raciais se fez, de certa forma, para permitir a convivência entre os trabalhadores brancos e negros. Isto demonstra que o trabalho da memória também está associado à organização social da vida. Bourdieu (2001) afirma que os relatos fazem-se ligados às relações de poder. Assim, fica difícil romper as barreiras formadas pelas relações de classe, gênero, etnia e raça prevalentes em uma sociedade. Estas relações inserem-se nos corpos das pessoas, definem seus *habitus* e compõem suas identidades.

Portanto, as maneiras de ser, suas disposições (gostos e simpatias), na verdade, são resultantes de uma internalização e naturalização das divisões do mundo social. Tais disposições para agir de uma determinada forma são construídas por toda a vida, iniciando-se desde a infância. Um exemplo é o depoimento do senhor Luis (negro); por mais que este entrevistado reconhecesse o preconceito, ele deixou passar, porque sentia que não podia fazer nada para mudar a situação. Em sua entrevista ele diz: “o preconceito sempre existiu, mas eu deixava isso para lá e dou graças a Deus pelo que consegui na vida”.

A interação entre pesquisador e pesquisado é própria de cada um e a implicação disto depende muito de como se dá esta interação. Quando ela ocorre de uma maneira intensa, os resultados são bons. A experiência de campo, como demonstra Silva (1992), tem a capacidade de despertar a importância das pequenas coisas, dos pequenos gestos e frases; conforme vivenciávamos o âmbito da pesquisa pudemos experimentar isto. É preciso se tornar um observador minucioso dos detalhes para conseguir atingir os objetivos. Somente quando o pesquisador incorpora os pequenos elementos e desperta a emoção para além do conhecimento racional é que ele se constitui como verdadeiro pesquisador.

A pesquisa de campo é realmente como a arte da garimpagem. A cada nova entrevista novos fatos podem ser descobertos. A arte de aprender a fazer uma entrevista também é algo que só se compreende na prática; podem-se ler vários manuais, obter várias informações, mas é só praticando o

ato de entrevistar e o entrevistar novamente, que possibilita o entendimento desta metodologia, principalmente quando reparamos nos nossos próprios erros. Além disto, o fato de transcrever a entrevista imediatamente depois de terminada auxilia na percepção dos erros, das perguntas ambíguas e quais os momentos menos problemáticos para se fazer interferências.

Por meio das entrevistas buscamos sempre apreender os papéis que os ferroviários exerciam; por conseguinte, foram abordados problemas de biografia, de história e de relações dentro de uma estrutura social. Por isso, não utilizemos um modelo universal para realizar a pesquisa, evitando levar ao que Mills (1982) chama de fetchismo do conceito.

Para compreender as modificações de muitos ambientes, temos necessidade de olhar além deles. E o número e variedade dessas modificações estruturais aumentam à medida que as instituições dentro das quais vivemos se tornam mais gerais e mais complicadamente ligadas entre si. Ter consciência da idéia da estrutura social e utilizá-la com sensibilidade é ser capaz de identificar as ligações entre uma grande variedade de ambientes em pequena escala (Mills, 1982, p.17).

Esta pesquisa assimila-se às idéias deste autor em sua obra *A imaginação sociológica*, porque se buscou conseguir neste trabalho algo que ultrapassasse os limites entre as diferentes áreas do conhecimento. Ela também se inspira na perspectiva de Max Weber (1991), na medida em que tentamos compreender o mundo a partir de uma visão multicausal de sistemas socioculturais, interdependentes, os quais têm efeitos profundos sobre os valores humanos, enfatizando a idéia de que o indivíduo só pode interpretar sua própria experiência e avaliar seu próprio destino, localizando-se dentro de um momento. Inspiramo-nos, nesse sentido, na noção de sociologia compreensiva de Weber, buscando remontar o universo da vida ferroviária naquele período a partir do sentido que os sujeitos conferiram a suas ações (Weber, 1991).

Em cada entrevista estávamos preocupados com o significado e com as interpretações que os entrevistados davam ao que contavam. A idéia foi interpretar o que significava determinada situação aos olhos de quem estava narrando. Igualmente, nos preocupamos em entender o “mundo” de quem estava sendo pesquisado, ou seja, o sistema denso de significados vivenciado pelos entrevistados. Orientamo-nos, neste sentido, pela compreensão de Geertz (1989) de que o comportamento humano é algo essencialmente simbólico, formado de sistemas entrelaçados de signos interpretáveis e cabe ao pesquisador a tarefa de compreendê-los.

1.3 As cidades de Rio Claro, São Carlos, Araraquara

A história local é a história da particularidade, embora ela se determine pelos componentes universais, pelos processos mais amplos e significativos (Martins, A sociabilidade do homem simples, 2008, p.116).

O intuito desta parte do trabalho é proporcionar o entendimento do contexto histórico no qual estão inseridos os entrevistados. Para isto, o presente capítulo traz informações a respeito das cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara.

Rio Claro



Fonte: Museu da Companhia Paulista de Jundiaí. Estação de Rio Claro, ano de 1879.

Rio Claro surgiu em consequência da febre do ouro em Mato Grosso no início do século XVIII. Moradores de Campinas e outras vilas debandaram para o interior do país, fascinados pela miragem do ouro, seguiam a rota Tatuí-Limeira, que depois passou a se chamar Tatu-Limeira - Morro Azul. E assim foram ganhando os sertões de Araraquara e penetrando para o Estado de Mato Grosso, Minas e Goiás (Dean, 1991).

Em 1825 a povoação iniciou-se, portanto, como um local de pouso das tropas que atravessavam a província de São Paulo. Neste mesmo ano foi construída uma capela dedicada a São João Batista. O povoado recebeu o nome de São João Batista do Ribeirão Claro. Seus povoadores foram Manoel Paes de Arruda, Francisco Costa Alves, Antônio Paes de Barros e Nicolau Pereira de Campos Vergueiro,

entre outros (Dean, 1991). Foi, de tal modo, que os primeiros moradores fixaram residência nas planícies do Morro Azul e Ribeirão Claro. Eram, em sua maioria, bandeirantes e aventureiros que desbravaram terras inóspitas e que foram deixando-se fixar. Cada qual constituía a sua posse no lugar que melhor lhe agradasse. Eram então, levantadas as primeiras casas nas glebas das margens do Ribeirão Claro, casas toscas, de pau a pique, cobertas de sapé e folhas de indaiá.

Em 1830, de acordo com o Conselho Geral da Província, D. Pedro I eleva o povoado à categoria de freguesia de Itu. Em 1845, a Assembléia Provincial de São Paulo funda o Município de São João Batista de Rio Claro. A Câmara Municipal foi empossada em 9 de novembro de 1845. No ano de 1857, em 30 de abril, emancipou-se e tornou-se cidade, sendo em 1859 instituída a Comarca de São João do Rio Claro. Por fim, em 1905 foi adotado seu nome mais conhecido, Rio Claro (Garcia, 1992).

O Ramal Férreo de Campinas a Rio Claro, bem como a estação local inauguraram-se a 11 de Agosto de 1876 (Truzzi, 2000). Com a chegada da ferrovia em 1876, aos poucos a vida se intensificava e, junto com ela crescia, o comércio (Garcia, 1992). Desde meados do século XIX, em Rio Claro, o comércio já se desenvolvia com a presença dos mascates que, vendendo e barganhando vários objetos, percorriam todo o lugar atendendo as necessidades básicas da pequena população. Até mesmo a população da roça era servida por esse tipo de comércio. Nesse sentido, a figura dos mascates, homens das mais diversas nacionalidades, foi de extrema importância para o abastecimento do vilarejo.

Aos poucos o comércio foi ganhando importância na vida da cidade; prova disso foi que em 1883, a rua conhecida como rua do meio, passou a ser chamada de Rua do Comércio (a atual Avenida 1). Nesta época, ainda existiam poucas casas comerciais e todas eram de capital modesto (Dean, 1991).

A iluminação Elétrica pelo Sistema "Weston" de arco voltaico, por meio de dezesseis lâmpadas de duas mil velas cada um, iniciou-se na cidade em 1885, dando o privilégio aos moradores de ser a segunda Cidade do Brasil e a primeira de São Paulo a receber aquele melhoramento Público. A Usina

Hidrelétrica Corumbataí, que fornecia energia para a cidade, foi inaugurada em 1895. Em 1897 foi construído o prédio do Mercado Municipal que, depois de um tempo, teve seu uso mudado para quartel do exército, mas em 1924 voltou à sua atividade comercial de origem.

Outros serviços igualmente foram pioneiros e significativos em Rio Claro, tais como, a primeira experiência da imprensa local, fundada em 1873, pelo Semanário Echo do Povo e que a partir daí teve grande desenvolvimento por meio de outras iniciativas; a fundação da Sociedade Dançante e Dramática Cidade Nova, em 1917; o estabelecimento do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários, em 1938 entre outros.

Rio Claro se consolidou também com relação ao setor de serviços educacionais. Destacando-se o Colégio Minervino (Escola complementar e secundária); a Escola Técnica de Comércio Prof. Arthur Bilac (1921); o Instituto Joaquim Ribeiro (1926), com função pedagógica gratuita e permanente; a Delegacia Regional de Ensino (1932); o Curso de Ferroviários da Companhia Paulista (1934), depois mantido pelo SENAI, entre outros. No nível universitário é importante lembrar o Campus da UNESP - Universidade Estadual Paulista, inaugurado em 1958.

É necessário destacar, ainda, que nesta cidade existiram várias organizações negras urbanas como: a Delegação da Frente Negra Brasileira em Rio Claro (fundada em 1932), a Sociedade Henrique Dias (fundada em 1932), a Sociedade José do Patrocínio (provavelmente fundada no mesmo período), as associações “28 de Setembro”, “Progresso da Mocidade” e “Uma Noite de Alegria” (fundadas respectivamente em 1930, 1934 e 1935, de caráter beneficente-dançante e carnavalesco) e o Centro Cívico Luiz Gama (fundado em 1937).

Em relação ao número de habitantes do município, no que tange ao período desta pesquisa, temos que no ano de 1920²⁰, a população era de 50.416 habitantes; nesse ano não foi incluído o item cor, mas o censo informa que só os estrangeiros não africanos constituíam 16,62% do total populacional da cidade. O censo de 1940 registrou 47.287 habitantes. Desse todo havia 44.024 habitantes de cor branca, 2.898 de cor preta, 97 de cor amarela, 224 de cor parda e 44 de cor não declarada em Rio Claro.²¹

No censo de 1950, Rio Claro possuía 47.073 habitantes, sendo 44.150 de cor branca, 2.625 de cor preta, 179 de cor amarela e 27 de cor parda; nesse censo não há registro do número de habitantes de cor não declarada. O censo de 1960 indica que o município possuía 59.483 habitantes, não sendo encontrados registros a respeito da cor dos habitantes e no ano de 1970, o número de habitantes do município era de 77.546; sabemos que neste ano não foi incluído o item cor no recenseamento geral do Brasil²².

Nos dias atuais a área rural de Rio Claro está voltada economicamente para o cultivo e colheita da cana-de-açúcar, cítricos e pastagens. A sede do município conta com serviços públicos de ordem municipal, estadual e federal. O incentivo às pequenas empresas é feito através de uma incubadora industrial – Projeto Nido – que oferece oportunidade para aqueles que desejam iniciar uma empresa, mas não dispõem de muito capital e infra-estrutura. Com equipamentos e características positivas, Rio Claro vem conseguindo, nos últimos anos, manter um lugar de destaque no cenário nacional, tendo sido apontada como uma das melhores cidades de porte médio para receber investimentos industriais.

²⁰ Apesar de a pesquisa focar as décadas de 1930 a 1970, abordaremos os dados do censo a partir de 1920, para os três municípios, uma vez que em 1930 não foi realizado o Recenseamento Geral no Brasil. Ainda em relação aos censos brasileiros, houve o resgate, em 1940, do quesito raça/cor com as categorias: branca, preta e parda e o acréscimo da categoria amarela. O censo de 1960 teve vários problemas técnicos, não sendo utilizado e tendo seus dados publicados parcialmente; na década de 1970 o quesito raça/cor também não foi inquirido (Nascimento, 2006).

²¹ Recenseamento Geral do Brasil – 1940.

²² Recenseamento Geral do Brasil – 1950, 1960, 1970.

São Carlos



Fonte: Estúdio Arte São Carlos. Estação de São Carlos, década de 1960.

No final do século XVIII iniciou-se no país o movimento de apropriação de terras pela concessão de cartas de sesmarias (Truzzi, 2000). São Carlos surgiu da concessão de uma dessas cartas a Carlos Bartolomeu de Arruda, em 1781, e em 1831, a sesmaria do Pinhal foi erigida juridicamente por Carlos José Botelho, filho mais moço do concessionário. Foi ele também que introduziu no município as primeiras plantações de café (Neves, 2000, p. 10).

Em 1856, foi constituída a capela no caminho que ligava Rio Claro a Araraquara, por iniciativa do filho de Carlos José Botelho, Antônio Carlos de Arruda Botelho, Conde do Pinhal. A partir desse momento São Carlos deu um salto econômico, devido à alta produtividade do café, que a fez se destacar entre os municípios paulistas (Truzzi, 2000). Apenas em 1880, São Carlos foi elevado à

categoria de cidade. E criou-se por lei em 27 de abril de 1880 a comarca de São Carlos, que somente foi instaurada em 30 de dezembro de 1882.

A formação do município de São Carlos enquanto núcleo urbano ocorreu em um contexto de ampliação da fronteira agrícola, tendo como base e constituição de seu desenvolvimento a economia cafeeira. O impacto urbanizador do café deu-se de uma forma progressiva no município e gerou a necessidade de ligação do local de produção do café com o local de exportação. No momento em que se tornou crescente o poder econômico e, conseqüentemente, o poder político dos fazendeiros locais, diversos melhoramentos urbanos foram realizados no município, o que contribuiu de maneira expressiva para a formação e expansão da cidade.

A estrada de ferro já havia chegado até Rio Claro em 1876, como vimos. Por meio dos fazendeiros, principalmente o Conde do Pinhal, que se interessava em trazê-la para São Carlos, ela chegou à cidade em 1884 e proporcionou maior facilidade no transporte do café para o porto de Santos (Neves, 2000, p. 23).

O complexo cafeeiro também impulsionou uma série de transformações, como um significativo aumento populacional com a entrada de imigrantes no país. A primeira leva de imigrantes chegou a São Carlos em 1876, trazida pelo Conde do Pinhal com o intuito de aumentar a mão-de-obra nas lavouras de café (Neves, 2000). O auge da imigração italiana em São Carlos ocorreu entre 1894/1895, começando a decair em 1902, por causa principalmente da crise geral na produção de café (Fausti, 1999).

Em 1887, alguns fazendeiros já tinham libertado seus escravos, substituindo a mão-de-obra negra pelos imigrantes europeus. Em 13 de maio de 1888, foram libertados mais de 3.000 escravizados em São Carlos. Alguns negros permaneceram nas próprias fazendas; outros foram para a cidade e acabaram se concentrando na periferia, constituindo bairros negros (Truzzi, 2000).

A existência de ramais da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade também foi bastante importante do ponto de vista econômico. No ano de 1904 os funcionários da Paulista fundaram a Sociedade Protetora das Famílias dos Empregados da Companhia Paulista. A seguir apresentamos uma tabela que demonstra o número de operários e ferroviários na cidade no ano de 1907; os dados já indicam a presença de 0,8% de negros e 1,8% de mulatos ocupando estes cargos, uma presença importante ainda que bastante inferior à dos brancos, sobretudo quando se considera não só os brasileiros, mas também os imigrantes.

Tabela: Distribuição ocupacional dos homens chefes de família de São Carlos em 1907, por categorias de nacionalidade e cor (em percentagens):

<u>Profissão</u>	<u>Brasileiros</u>			<u>Imigrantes</u>			
	<i>pretos</i>	<i>mulatos</i>	<i>brancos.</i>	<i>ital.</i>	<i>port.</i>	<i>esp.</i>	<i>outros</i>
<u>1. Rural</u>							
<i>“Lavrador”</i>	7,5%	9,6%	27,7%	5,4%	10,1%	4,1%	6,7%
<i>Administrador de fazenda</i>	0,5	1,2	6,4	0,4	0,8	1,0	0,0
<i>Diretor/feitor</i>	0,2	0,6	0,4	0,3	1,4	0,2	1,1
<i>Empreiteiro</i>	0,8	1,8	1,3	0,5	1,6	0,0	0,6
<i>Colono</i>	43,5	31,3	21,8	66,4	44,7	72,4	43,3
<i>Camarada</i>	26,1	27,1	8,8	5,2	8,3	5,3	5,6
<i>Outro rural</i>	3,8	4,2	1,6	0,8	1,6	0,2	3,4
<u>2. Urbano e misto rural-urbano</u>							
<i>Comerciante</i>	0,3	1,2	4,7	5,0	7,2	3,9	20,8
<u>Prof. escolarizada/</u>							
<i>Funcionário público</i>	0,2	0,0	6,4	0,4	0,6	0,5	1,7
<i>Artesão/serv. especializado</i>	6,1	13,3	7,0	10,5	7,8	6,5	14,6
<i>Carroceiro/cocheiro</i>	5,8	1,8	2,1	2,2	2,1	1,0	0,6
<i>Operário/ferroviário</i>	0,8	1,8	3,9	0,6	8,0	3,6	1,1
<u>Trabalhador/soldado/</u>							
<i>Serviço doméstico</i>	2,2	4,2	3,5	1,3	2,3	1,0	0,6
<i>Outro empregado urbano</i>	2,4	1,8	4,4	0,9	3,7	0,2	0,0
<i>Total*</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Número de indivíduos</i>	637	166	1117	3255	515	413	178

Fonte: Censo municipal de 1907, Fundação Pró-Memória de São Carlos.

*Não somam, necessariamente, a exatamente 100 devido ao arredondamento.

No começo do século XX a capacidade associativa dos habitantes de São Carlos era bastante acentuada, haja visto o número de associações e sindicatos que se formaram na cidade; podemos citar como exemplo o sindicato ferroviário fundado na década de 1920 (Oliveira, 1998, p. 88).

Um clube bastante importante no município, devido ao seu valor histórico e sua longevidade, foi o Grêmio Recreativo e Familiar Flor de Maio. Esse Grêmio congregava a comunidade negra do município, principalmente os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O Clube Flor de Maio, fundado em 04 de maio de 1928, era considerado, por muitos, o clube dos empregados negros da Paulista. Para sua fundação, contou com a ajuda da Prefeitura e da própria Companhia Paulista (Aguiar, 1997).

No final da década de 1920 houve em todo Estado de São Paulo um esgotamento de terras aliado a sucessivas crises de superprodução de café. Esse processo também ocorreu em São Carlos. Constatou-se, no município, uma efetiva fragmentação de propriedades, principalmente na década de trinta. Devido a tal situação, muitos fazendeiros tiveram que vender suas terras em decorrência das dificuldades econômicas (Costa, 2001, p. 67). Valendo-se disso, ocorreram no município dois processos: mudanças nas atividades econômicas rurais e no desenvolvimento do setor industrial.

Os imigrantes que vieram para a cidade buscavam a ascensão econômica, social e política, investindo em novas atividades. Um exemplo disso foi o da primeira indústria de porte que marcou a formação do parque fabril de São Carlos, a Fábrica de Tecidos Magdalena, fundada por um engenheiro italiano e posteriormente incorporada à Cia. Fiação e Tecidos São Carlos (Oliveira, 1998, p. 102).

Desde 1920 a atividade industrial em São Carlos começou a crescer em ritmo acelerado, sendo constituída por estabelecimentos de pequeno e médio porte. Em 1930, a Johann Faber, indústria de capital estrangeiro, comprou ações de uma fábrica de lápis local e se instalou no município. Essa reestruturação econômica proporcionada pelos imigrantes fez-se presente em diversos setores. É

provável que uma parte destes imigrantes que obtiveram êxito tenha chegado na cidade com certo capital, pois a rapidez com que alguns deles conseguiram exercer um ofício por conta própria e com sucesso, denunciava alguma poupança economizada anteriormente (Costa, 2001, p. 78).

Na década de 1940 a atividade industrial se converteu no principal setor econômico do município de São Carlos, coincidindo, portanto, as transformações no plano local com as ocorridas no país, onde o setor industrial tornou-se o mais dinâmico da economia. Foi nesse período também que a população urbana tornou-se maior que a rural no município. Destaca-se ainda nessa década a participação, pela primeira vez, de ferroviários no cenário político do município, com dois candidatos a vereador da categoria no ano de 1947, o que se consolidou nas décadas seguintes, com três candidatos em 1950 e quatro em 1960 (Neves, 2000).

A partir de 1950, o desenvolvimento industrial teve ainda um maior reflexo na região. Estimulado pela política agrícola, que incentivava a produção para exportação, houve o desenvolvimento da agro-indústria, ampliando a área de plantio de laranja e a instalação de importantes empresas produtoras de sucos, de soja e de cana-de-açúcar (Donatoni, 1998).

Os ramos industriais mais representativos em São Carlos nesse período foram os de couro e peles, móveis e madeira, têxteis, extração de produtos vegetais, cerâmica, produtos alimentícios e metalurgia. No entanto, já existiam também empresas médias e grandes no município nessa época, como Johann Faber, Geladeiras Climax, Brocas Diamantul, Indústrias de produtos Alimentícios Hero, Fábrica de Tapetes São Carlos e outras. Hoje as atividades econômicas são bastante diversificadas entre indústria, pecuária, produtos hortifrutigranjeiros e serviços.

Outra peculiaridade importante de São Carlos está relacionada à implantação de duas universidades públicas. A Universidade de São Paulo (USP), fundada no município em 1953, e a Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) em 1970. Essas duas universidades, além de gerarem

emprego direto, promovem uma expansão importante do setor terciário que se amplia substancialmente a cada ano para atender a comunidade universitária.

Por meio das informações dos censos demográficos existentes na Fundação Pró Memória de São Carlos foi possível levantar alguns aspectos a respeito da população e da cor dos habitantes desse município no período a que se refere nossa pesquisa. Assim temos que, na década de 1920 a população de São Carlos era de 54.225 habitantes; em 1940 o número de habitantes era de 48.609; em 1950 a cidade possuía 47.731 habitantes; em 1960 havia 61.287 habitantes e em 1970, a população era de 84.899. Em 1940, o município possuía uma população branca de 42.650 habitantes, 3.532 dos habitantes eram pretos, 326 eram amarelos, 2.042 eram pardos e 59 de cor não declarada. Em 1950, a população do município era de 42.228 habitantes brancos, 3.303 habitantes pretos, 509 habitantes amarelos, 1.520 habitantes pardos e não há registros do número de habitantes de cor não declarada²³.

²³ Fonte: Fundação Pró Memória de São Carlos, almanaques do município década de 1920, 1940, 1950, 1960 e 1970.

Araraquara



Fonte: Museu Ferroviário de Jundiaí, estação de Araraquara, década de 1990.

No século XVIII, um astrônomo português, em viagem de exploração pelo rio Tietê, se deparou com uma grande cordilheira, cujos reflexos da luz do sol lhe fizeram enxergar uma grande cidade, que ainda não existia. Àquela região os índios guaianá, então seus habitantes, davam o nome de Aracoara (de ará, dia, e coara, toca ou morada). E foi sob a denominação de Campos de Aracoara, ou Sertão de Aracoara, que entrou para a história a área que abrange desde a margem direita do rio Piracicaba até os confins do norte e oeste do Estado de São Paulo, incluindo os municípios de Araraquara, São Carlos e região (Tenório, 2005, p. 35).

Embora muito distante dos grandes centros urbanos da época, a região foi, por dois momentos, parte de uma rota estratégica, que acabou incentivando sua ocupação. Isso aconteceu pela primeira vez

no início do século XVIII, quando foi descoberto ouro em Mato Grosso. Bem mais tarde, no século XIX, por ocasião da Guerra do Paraguai (1864-1870), era um dos caminhos que levavam as tropas brasileiras ao Mato Grosso e, de lá, para as frentes de luta no Paraguai. Mas a conquista propriamente dita se deu com a tomada de posse das terras por Pedro José Neto, que, segundo os registros, foi o primeiro a se estabelecer na região, em 1790 (Tenório, 2005).

Esse processo de ocupação acontecia paralelamente ao sistema de distribuição legal de terras, as sesmarias, que teve início em 1811. Nessa época, a população local era constituída por 82 pessoas, que se dedicavam à criação de gado e à lavoura de subsistência. Escravos, camaradas, agregados e os próprios proprietários das terras e suas famílias compunham a mão-de-obra. Assim, aqueles criadores de gado e plantadores de roça se tornaram o primeiro grupo dominante da região, que, de zona pastoril, se transformaria aos poucos em campos agrícolas, cujas principais culturas seriam de início a cana-de-açúcar, em seguida o café e, mais recentemente, a laranja e de novo a cana.

Em 22 de agosto de 1817 surgiu o povoado de Araraquara a pedido de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, proprietário de terras da região, que havia encaminhado a solicitação ao bispo de São Paulo, em nome dos moradores. A justificativa para a criação de um povoado se baseava na necessidade espiritual de seus moradores, bem como na sua utilidade para o Província e para a Igreja, já que o acontecimento aumentaria a arrecadação dos dízimos. Entre 1830 e 1860, a terra passou a ser valorizada em função do cultivo da cana-de-açúcar, que se tornou o principal fator de riqueza da região. Em 1862, Araraquara já contava com trinta engenhos de açúcar. O café se configurou como produto de valor comercial apenas em fins de 1860, quando Araraquara possuía 2.800 habitantes e já se delineava o perfil essencialmente agrário de sua economia (Truzzi, 2000).

O desenvolvimento do povoado e das lavouras exigia autonomia administrativa e a conseqüente especificação dos direitos e deveres dos indivíduos. Assim, em 13 de novembro de 1832 foi assinado o

decreto da criação da vila de Araraquara, numa concordância entre os interesses daqueles que detinham o poder local e o interesse do governo regencial, que buscava se desvencilhar dos problemas advindos com a centralização excessiva. Os primeiros vereadores eram proprietários de terra e tomaram posse em 24 de agosto de 1833, para um mandato de quatro anos. Em 6 de fevereiro de 1889, a pedido dos vereadores, o governo provincial criou a cidade de Araraquara, que nessa época já desfrutava da fase áurea do café.

A expansão cafeeira, a estrada de ferro e a chegada dos imigrantes foram eventos interligados e fundamentais para o processo de ocupação e desenvolvimento da região. Dessa forma, para o desenvolvimento econômico de Araraquara, era imprescindível que a estrada de ferro chegasse até a cidade, a fim de possibilitar o escoamento de toda a produção de café. Assim, em 1878, a Câmara de Araraquara enviou um pedido ao governo imperial, solicitando a construção do trecho que ligaria a cidade a Rio Claro. Porém, o fato de São Carlos estar localizada cerca de 300 metros acima do nível de Rio Claro poderia ser um empecilho para que a linha férrea passasse pela cidade, pois a Companhia Paulista poderia optar por caminhos menos íngremes, descartando-a do traçado principal. Antecipando-se ao problema, Antonio Carlos de Arruda Botelho, Conde do Pinhal, juntamente com outros fazendeiros, obteve do governo imperial, em 1880, a concessão para a constituição da Companhia de Estrada de Ferro do Rio Claro, que ligaria São Carlos a Rio Claro (Tenório, 2005).

Esta nova companhia, além de fazer a ligação com o terminal ferroviário da Companhia Paulista em Rio Claro, se responsabilizava por construir o caminho de ferro até Araraquara. Antônio Francisco de Paula Souza, um engenheiro brasileiro formado nos Estados Unidos, foi chamado para coordenar a obra, sob a supervisão do próprio Conde do Pinhal. Decidiu-se que o trajeto da linha contornaria o Vale do Corumbataí, via Anápolis, subindo a serra entre os morros do Cuscuzeiro e da Boa Vista. Assim, em

15 de novembro de 1884, foi inaugurado o trecho Rio Claro - São Carlos, com uma festa grandiosa (Neves, 2000).

O trecho ferroviário ligando São Carlos a Araraquara foi inaugurado em 18 de janeiro de 1885. A cidade comemorou com música, fogos e discursos a chegada dos novos tempos, que prometiam integrá-la economicamente com as demais regiões cafeeiras que se formavam ao longo das estradas de ferro da Companhia Paulista. Com a ferrovia, novas possibilidades se ofereceriam à região - facilidade de transporte, facilidade de mão-de-obra, maior integração econômica e política com as demais regiões da província já servidas pela estrada de ferro - restava apenas saber tirar partido da situação.

O fluxo imigratório para Araraquara foi um dos fenômenos sociais que mais exerceram influência sobre a atual conformação da região. Os grandes cafezais, que se expandiam cada vez mais, dependiam de um tipo de mão-de-obra que começava a escassear: o trabalho escravo. A extinção do tráfico negreiro e as perspectivas da abolição da escravatura, cujas idéias ganhavam a crescente simpatia de diversos setores da sociedade brasileira, exigiam soluções urgentes para suprir a demanda por força de trabalho.

Em Araraquara, por sua vez, em 1890, o fazendeiro Antônio Joaquim de Carvalho foi o primeiro a buscar novas alternativas para suprir a mão-de-obra escrava. Ele fez vir 130 famílias do Norte do país - região que dispunha de mão-de-obra ociosa, devido à estagnação de determinados setores produtivos. O trabalho escravo, contudo, não viria a ser substituído pelo trabalho assalariado dos primeiros colonos, pois as lavouras cafeeiras da região, em franca expansão, absorviam ambos os tipos de mão-de-obra.

Com a chegada dos trabalhadores imigrantes ao município de maneira mais efetiva pós abolição, as fazendas precisaram passar por uma série de adaptações, tais como a reforma das senzalas, que foram transformadas em pequenas casas. Em seguida, foram construídas as colônias, constituídas de

casas edificadas lado a lado, onde o trabalhador imigrante podia ter um pequeno pasto, pomar e chiqueiro. Podiam também cultivar cereais, como milho e feijão, nos espaços entre os cafezais, sobretudo para consumo próprio. Nas fazendas passaram a conviver, assim, diferentes tipos de trabalhadores, que se inseriam numa estrutura bastante estratificada (Alvim, 1986).

Nos primeiros anos do século XX a situação de Araraquara era contraditória. Ao mesmo tempo em que a produção cafeeira seguia seu ritmo de crescimento, as dificuldades começavam a se manifestar. A política fiscal do governo a respeito das tarifas nas estradas de ferro e no imposto de exportação eram empecilhos aos produtores tendo em vista a crise que atravessava o país no final da década de 1920.

A partir de 1930, com a decadência do café, houve a ampliação e diversificação da produção agrícola em Araraquara. Assim, aos poucos a paisagem onde anteriormente predominavam cafezais, foi se caracterizando também por extensos canaviais. Deu-se início à consolidação do complexo agro-açucareiro, particularmente depois de 1950. Nos anos 1960 registrou-se a introdução de um novo elemento dinamizador na economia desta região: foi instalada a primeira unidade de processamento de suco de laranja. Finalmente, a partir de uma economia de base agrícola, a região foi se consolidando no século XX como um espaço que concentra complexos agroindustriais produtores de açúcar, álcool e sucos cítricos.

Referente à população do município, os censos demográficos registraram em 1920, o número de 48.119 habitantes; em 1940, de 67.724 habitantes; em 1950, de 62.688 habitantes; em 1960, um total de 81.600 habitantes e em 1970, o número de 99.976 habitantes. Os censos também demonstram que em 1940 haviam 56.523 habitantes declarados como brancos, 6.189 declarados como pretos, 1.107 como amarelos, 3.759 como pardos e 146 de cor não declarada. Na década de 1950 estes números eram:

55.400 habitantes brancos, 5.969 habitantes pretos, 970 habitantes amarelos, 172 habitantes pardos e não há registros do número de habitantes de cor não declarada²⁴.

Desde a década de 1980 a cidade sedia a CUTRALE, que é uma importante citricultora; para a unidade de Araraquara chegam laranjas para moagem de vários outros Estados. A citricultura dessa região tem como característica o uso crescente da tecnologia, onde já é possível o controle da safra da laranja através de monitoramento por satélite. Além da citricultura, há na cidade indústrias de metalurgia, mecânica e têxteis, estas últimas com produção direcionada à exportação.

A vinda da Embraer para a região, no vizinho município de Gavião Peixoto, também abriu novas perspectivas de desenvolvimento industrial. As universidades, que vieram na metade do século XX, da mesma forma, tornaram-se fontes permanentes de oferta de mão-de-obra qualificada para as empresas da região.

A cidade e a região vêm obtendo recentemente uma série de conquistas tecnológicas por possuir instituições de pesquisas em diversas áreas. Podemos destacar o Fundecitrus (Fundo de Defesa da Citricultura), o Instituto de Química da UNESP (Universidade Estadual Paulista), o departamento de Ciências Farmacêuticas da UNESP e na área de investimentos, o grupo EDP (Eletricidade de Portugal) que por meio da subsidiária Energen, está construindo a Usina Termoelétrica de Araraquara (UTE).

1.4 Desigualdades Raciais o Brasil

*Minha carta de alforria
não me deu fazendas,
nem dinheiro no banco,
nem bigodes retorcidos.*

*Minha carta de alforria
costurou meus passos*

²⁴ Recenseamento Geral do Brasil – 1920, 1940, 1950, 1960 e 1970.

*aos corredores da noite
de minha pele.*

(Ventura, A. Negro Forro, 2001)

Conforme já afirmamos, esta pesquisa tem como intuito entender as trajetórias de ferroviários brancos e negros no interior do Estado de São Paulo; como ocorreram as ascensões políticas, econômicas e sociais de negros e brancos; qual foi a influência cultural, política e econômica dos ferroviários nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara; e como aconteceu o declínio e a representatividade desta categoria de trabalhadores nessas regiões. Os estudos das trajetórias, segundo os crivos de classe e raça²⁵, permitirão o aprofundamento das questões sobre o “racismo à brasileira”²⁶, pois além dos critérios econômicos, há também os ideológicos que fazem parte do processo de discriminação racial. Assim, faz-se necessário algumas considerações a respeito do racismo, da discriminação, do preconceito e das relações étnico/raciais, com base em autores que estudaram tais temas no Brasil, mas sem negligenciar os estudos sobre o mundo do trabalho e das lutas ferroviárias no país.

Segundo as explicações de Guimarães (1999, p. 104), a palavra racismo tem significados diferentes e ao mesmo tempo correlatos. Assim, foi uma noção equivocada da biologia humana expressa pelo conceito de raça que estabeleceu uma justificativa para a sujeição persistente de outros

²⁵ Tendo em vista que o termo raça é controverso, opto por definir esse conceito o mais cedo possível, com base em alguns autores, com cuja opinião comungo. Sabe-se que não existem raças no sentido biológico do termo, já que, existe mais variação genotípica entre os indivíduos do que entre as raças. Nas Ciências Sociais, raça é uma construção social, com nenhuma ou pouca base biológica. A raça existe apenas em razão das ideologias racistas. Logo, raça é uma construção social, mutável através do tempo e entre os contextos sociais. As relações sociais que dão origem às distinções raciais estão associadas a crenças biologicamente determinísticas em diferenças de capacidade e direitos entre os grupos com determinadas características fenotípicas ou genotípicas reais ou imputadas. Portanto, o conceito de raça é produzido na dinâmica das relações sociais compreendendo as suas implicações políticas, culturais e econômicas, sendo uma condição social, psicossocial e cultural, criada, reiterada e desenvolvida na teia das relações sociais, que envolve jogos de forças sociais e processos de dominação e apropriação (Ianni, 2004; Telles, 2003; Guimarães, 2004).

²⁶ Estamos utilizando o termo “racismo à brasileira” no sentido que lhe confere Telles (2003), ou seja, de que ele se compõe em nosso país, ao mesmo tempo, de relações horizontais de sociabilidade inter-racial, e de relações verticais entre diferentes classes sociais, que implicam relações de poder sócio-econômico e mobilidade social. Como veremos mais adiante, é exatamente essa relação que se configura entre os trabalhadores brancos e negros das ferrovias.

indivíduos e povos. A transformação da desigualdade temporária – social, cultural e política – numa desigualdade permanente, biológica, é um produto da ideologia cientificista do século XIX. Entretanto, depois de a justificativa racial ter perdido legalidade científica, a suposta inferioridade cultural - em termos espirituais e materiais – de grupos humanos em situação de sujeição passou a ser a justificativa principal do tratamento díspar. Atualmente, esta doutrina já não tem licitude social ou vigência legal, a igualdade de direitos entre todos os cidadãos, independente de cor e raça, é formalmente reconhecida na maioria dos países.

Racismo hoje, em nossas sociedades, em primeiro lugar, pode ser qualquer explicitação ou justificativa para diferenças, privilégios e desigualdades entre seres humanos baseadas na idéia de raça, uma vez que não existe aparato científico que possa sustentar o que chamamos de raças. Com efeito, atribuir desigualdades sociais, culturais e psíquicas ao conceito de raça representa legitimar diferenças sociais a partir de diferenças biológicas. Mas, em segundo lugar, a noção de inferioridade ou superioridade cultural de povos, etnias ou grupos, que substitui a noção de raça nos discursos oficiais, também pode reafirmar desigualdades e diferenças que se concebem na desigualdade de oportunidades e de tratamento, na desigualdade política e na interiorização do sentimento de inferioridade por estas populações (Guimarães, 1999, p. 105).

Ademais, racismo pode referir-se não apenas a doutrinas, mas a atitudes (tratar diferencialmente as pessoas de distintas raças e culturas, ou seja, discriminar) e a preferências (hierarquizar gostos e valores estéticos de acordo com a idéia de raça ou de cultura, de maneira a inferiorizar ordenadamente características fenotípicas raciais ou características culturais). Afrontado como doutrina, preferência ou atitude, o racismo pode ser combatido, dentro de certos contornos, pelo desmascaramento e a deslegitimação da idéia de raça.

Em terceiro lugar, na visão de Guimarães (1999; p. 105), podemos entender melhor o racismo, tal como se manifesta, por suas conseqüências. E dizer que a manutenção e reprodução de desigualdades sociais e econômicas, por meio das mais diversas formas, entre grupos de pessoas identificadas como de diferentes raças, etnias ou cores constituem racismo desde que operem mecanismos de discriminação que possam ser remetidos à idéia de raça.

Por último, para Guimarães (1999; p. 106), podemos entender racismo não com referência a atitudes, ações e preferências individuais, mas com relação a um determinado sistema social. Racismo, neste sentido, não é mais uma ideologia que valida desigualdades, mas um sistema que repete tais desigualdades. A explicação, neste âmbito, pode ser cultural (inadequação ou inferioridade) ou de outro caráter. O interessante é que grupos que se determinam e são determinados por meio de atributos raciais, como cor, ocupam de maneira permanente posições de poder e posições sociais assimétricas como conseqüência da operação de mecanismos de discriminação. Esta configuração torna-se correta quando é possível demonstrar que os indivíduos de raças ou cores diferentes não têm as mesmas oportunidades de vida e não competem de maneira igual pelos recursos sociais, econômicos e culturais.

Há também uma variedade de pontos de vista, nas ciências sociais, a respeito de discriminação. Para alguns autores este tipo de comportamento constitui algo irracional, lesivo aos interesses da sociedade. Para outros, o comportamento discriminatório, sob a configuração de estratégias de exclusão competitiva, constitui o próprio processo de estratificação das sociedades complexas, ou seja, sociedades modernas. Alguns ainda enfatizam que a discriminação é um dos aspectos mais sombrios da condição humana (Guimarães, 2004, p. 20).

Certamente, o conceito de discriminação é um dos pontos centrais dos estudos das relações raciais nas sociedades contemporâneas. Hasenbalg, C. & Valle Silva, N. (1988), afirmam que existe um esforço intelectual para entender o comportamento discriminatório concentrado em suas

motivações, em seus efeitos e nas relações entre motivações e comportamento. Na Sociologia, por exemplo, a pesquisa tem focado um comportamento básico da discriminação: o preconceito. Os modelos e explicações têm listado uma gama de características situacionais e disposições que fazem a mediação entre preconceito e discriminação.

Estudiosos, como Pierson (1971), tentando explicitar melhor o conjunto de atitudes e ações concretas, distinguiram preconceito e discriminação, sendo o primeiro definido como um sistema de atitudes (propósitos e disposições interiores) e o segundo como o de comportamentos e ações de cunho racial. Com efeito, podemos dizer que a discriminação racial seria o tratamento diferencial de pessoas baseado na idéia de raça, podendo tal comportamento gerar segregação e desigualdade racial. E preconceito seria apenas a crença prévia (preconcebida) nas qualidades morais, intelectuais, físicas, psíquicas ou estéticas de alguém, baseado na idéia de raça.

Discriminação é um ato – um ato pode ser observado. Preconceito é uma atitude – uma atitude pode ser inferida. A discriminação é a desigualdade de tratamento. Pode ter origem individual ou grupal. Embora a discriminação possa refletir preconceito, no entanto, não é, ela mesma, preconceito. Preconceito de raça é uma atitude. Em outras palavras é a tendência para agir. O preconceito de raça não é atitude unitária, quer dizer, não corresponde a um sentimento como antipatia ou ódio (Pierson, 1971, p. 40).

Para Hasenbalg, C. & Valle Silva, N. (1988), há uma ênfase excessiva na visão do preconceito como herança cultural ou como mecanismo de compensação psicológica. Esses autores argumentam que, uma das conseqüências desta percepção sobre o preconceito é o negligenciamento da importância da discriminação nos processos de exploração e competição no mercado de trabalho.

Assim, entendendo o conceito de discriminação do ponto de vista mais estritamente econômico, pode-se dizer que este comportamento ocorre quando alguma característica “irrelevante” do indivíduo

(cor da pele, por exemplo) é usada para restringir o seu acesso às oportunidades econômicas, políticas e sociais. A cor da pele representa uma característica que é utilizada discriminatoriamente e que não se relaciona com os reais ou potenciais talentos, habilidades ou motivações dos indivíduos e suas possibilidades.

As questões a respeito das relações étnico/raciais no Brasil também são discutidas por vários autores. Segundo Telles (2003, p.19), os estudiosos que abordam o tema relações raciais no Brasil podem ser classificados em três categorias. A primeira afirma que há pouca ou nenhuma discriminação racial no país e ainda, que existe certa fluidez entre as raças; esta concepção tinha como seu principal expoente Gilberto Freyre. A segunda, representada por Florestan Fernandes, considera que a discriminação racial, apesar de ampla e generalizada, no Brasil, seria algo transitório. A última acredita que, em nosso país, a discriminação racial é estrutural e persistente; esta vertente surge, em 1979, com a dissertação de Carlos Hasenbalg.

Para Freyre (1933), com a abolição, a igualdade formal de direitos entre brancos e negros no Brasil e a ausência de conflitos raciais violentos poderia ser tomada como estruturante de uma suposta democracia racial. Ou seja, em nosso país, apesar das viscosidades do autoritarismo, prevalecia um tratamento equânime entre as raças. A crítica a essa visão evidencia, entretanto, que a democracia racial foi concebida como parte de uma campanha ideológica maior para justificar o domínio autoritário no Brasil.

Na visão de Gilberto Freyre, o Brasil não era nem branco nem europeu. Nosso país estava destinado a ser um “novo mundo nos trópicos” (Freyre, 1933, p. 21). O Brasil seria um experimento exclusivamente americano no qual os portugueses, índios e africanos haviam se juntado para criar uma sociedade multirracial e multicultural. O pensamento de Freyre sobre raça e cultura explicita-se na citação abaixo:

Verificou-se entre nós uma profunda confraternização de valores e sentimentos. Confraternização que dificilmente se teria realizado se outro tipo de cristianismo tivesse dominado a formação social do Brasil; um tipo mais clerical, mais ascético, mais ortodoxo; calvinista ou rigidamente católico; diverso da religião doce, doméstica, quase de família entre os santos e os homens que, das capelas patriarcais, das casas-grandes, das igrejas sempre em festas – batizados, casamentos, festas de bandeira dos santos, crismas, novenas – presidiu o desenvolvimento social brasileiro. Foi neste cristianismo doméstico, lírico e festivo, de santos compadres, de santas comadres de Nossas Senhoras madrinhas, que se criou nos negros as primeiras ligações espirituais, morais e estéticas com a família e a cultura brasileira [...] a religião tornou-se o ponto de encontro e de confraternização entre as duas culturas, a do senhor e a do negro; e nunca uma intransponível e dura barreira (Freyre, 1933, p. 355).

Segundo Gilberto Freyre, devido ao tipo de cristianismo dos colonizadores portugueses, as raças tenderam a se fundir em uma só comunidade emocional e religiosa. Sem necessariamente desprezar condicionantes materiais, infra-estruturais ou técnico-ambientais, Freyre tentou explicar as relações raciais principalmente por causas ideológicas, incluindo muitas vezes fatores como ethos cultural e atitudes religiosas.

Sentindo aversão pela brutalidade da segregação dos Estados Unidos, o autor buscou refúgio na idéia do Brasil como uma democracia racial, de uniões mais harmoniosas da cultura com a natureza e de uma cultura com a outra. Esta união foi simbolizada e corporificada pelos mulatos e mestiços, que seriam os elementos mais caracteristicamente brasileiros da sociedade nacional. Logo, os escritos de Freyre conferiram, pela primeira vez na história do Brasil, uma nova identidade nacional, independente de modelos estrangeiros.

Contudo, a idéia de democracia racial num país em que os negros sofriam inúmeras formas de discriminação veio abaixo com um conjunto de projetos de pesquisa sobre as relações raciais brasileiras durante os anos de 1950. Financiados pela Organização Educacional, Científica e Cultural das Nações Unidas (UNESCO), tais estudos constataram diferenças entre a população branca e não branca no Brasil, além de evidências de atitudes e estereótipos racistas (Bastide, R. & Fernandes, F. 1955). É nesse contexto, que surgem as análises de Florestan Fernandes (1978).

Esse autor tenta explicar as razões da desigualdade racial e da discriminação no Brasil considerando que ambas eram sobrevivência arcaica do período escravista, que gradualmente desapareceria à medida que o desenvolvimento e a modernização capitalista abrissem oportunidades para a mobilidade do grupo negro. Desta forma, a desigualdade racial no Brasil estaria relacionada ao meio social anômico imposto pelos escravocratas, no qual os escravizados foram “mutilados”, ou seja, tiveram os laços familiares quebrados; e tal legado escravista brasileiro, somente seria superado com o desenvolvimento industrial e tecnológico do país

Logo, podemos dizer de um modo um tanto simplificado, que para Fernandes, não existem relações propriamente de raça e sim de classe, as quais, em determinados momentos e circunstâncias, assumem a forma de relações de raça. Assim, o núcleo, a essência são os conflitos de classe baseados em determinado sistema econômico, que o autor raramente ou nunca denomina de modo de produção. O pensamento de Fernandes pode ser entendido melhor a partir da menção que se segue:

São Paulo constituía uma das cidades brasileiras menos propícias à absorção imediata do elemento recém egresso da escravidão. [...] São Paulo apareceria como primeiro centro urbano especificamente burguês. Não só prevalecia entre os homens uma mentalidade marcadamente mercantil, com corolários característicos – o afã e a ambição do poder pela riqueza; pensava-se que o “trabalho livre”, a “iniciativa individual” e o “liberalismo

econômico” eram os ingredientes do “progresso”, a chave que iria permitir superar o “atraso do País” e propiciar a conquista dos foros da “Nação civilizada” pelo Brasil. Os móveis das ações, os comportamentos e a própria personalidade dos agentes econômicos conformavam-se, de modo cada vez mais profundo, pelos padrões típicos do empresário e do trabalhador livre da civilização capitalista. Nesse clima o negro encontrava boa acolhida: enquanto “escravo insubmisso”, que fugia da senzala e se rebelava contra a escravidão (no período final da desagregação do regime servil); enquanto se abrigava como “protegido”, “dependente”, ou “cria da família”, sob o manto das relações paternalistas. [...] Fora e acima disso, surgia como uma pessoa deslocada e aberrante no cenário tumultuoso que se forjava graças à “febre do café”. Mesmo quando conseguia se inserir no sistema citadino de ocupações, ele não se polarizava na direção do futuro e, assim, não “engrenava”. Faltava-lhe coragem para enfrentar ocupações degradantes, como os italianos que engraxavam sapatos, vendiam peixes e jornais; não era suficientemente “industrioso” para fomentar a poupança, montando-a sobre uma miríade de privações aparentemente indecorosas, e para fazer dele um trampolim para o enriquecimento e o “sucesso”; [...] Do outro lado, as deformações introduzidas em suas pessoas pela escravidão limitavam sua capacidade de ajustamento à vida urbana, sob regime capitalista, impedindo-o de tirar algum proveito relevante e duradouro, em escala grupal, das oportunidades novas (Fernandes, 1978, p. 19).

Fernandes afirma que os imigrantes e os negros eram produtos de duas sociedades com níveis diferentes de desenvolvimento econômico e social. Para ele, enquanto os europeus vinham de sociedades que já haviam experimentado as dificuldades do crescimento e desenvolvimento capitalista, ensinando seus trabalhadores como se portarem frente à competição econômica, os brasileiros, ao contrário, haviam crescido em uma sociedade com relações de trabalho baseadas na escravidão, coerção e no domínio senhorial da força de trabalho com caráter pré-capitalista.

A experiência da escravidão, segundo Fernandes, acarretou apenas desvantagens para os afro-brasileiros, pois, além de deixar uma forte herança racista, que fazia com que os brancos não aceitassem os negros como iguais, garantindo-lhes oportunidades de plena integração na sociedade, a escravidão também causou a “mutilação” dos escravos no aspecto intelectual, moral, social e econômico. Os escravos aprenderam habilidades não compatíveis com o mercado no período da escravidão. A família negra foi, portanto, corroída, destruída e nada se fez para introduzir no escravo o sentido de comunidade e de auto-estima. Ao contrário, buscou-se apenas destruir qualquer solidariedade e apoio que pudesse haver entre os mesmos, alegando-se motivos de segurança.

Por isso, quando os imigrantes chegaram e começaram a competir com os negros no mercado de trabalho, não houve competição, os negros foram substituídos. Os imigrantes eram trabalhadores que possuíam a ética de trabalho adequada e, além do mais, encontraram apoio nas estruturas de sociedade familiar. Assim, na visão de Fernandes (1965), os negros foram marginalizados, o preconceito racial gerado pela elite brasileira servia para manter e legitimar a distância do mundo dos privilégios e direitos do de privações e deveres, funcionando como uma lógica justificadora da desigualdade. Os negros não estavam preparados para agir após a abolição como trabalhadores livres. O regime escravista os havia preparado apenas para uma rede de ocupações e serviços que eram essenciais, mas que não interessava ao trabalhador branco.

Podemos afirmar que para Fernandes, o preconceito de raça, quando bem examinado, reduz-se a um preconceito de classe, melhor dizendo, à sobrevivência de atitudes e ideologias que, no passado, decorreram de relações de classe e permaneceram por força de certa inércia cultural. Desta forma, não existe na sociologia progressista e racionalista de Fernandes, espaço para relações de raça propriamente ditas.

A diferença entre Fernandes e Freyre é que, enquanto o primeiro vê a igualdade racial como uma conquista no futuro e no desenvolvimento tecnológico e industrial, para o segundo, ela ou já existe, ou nunca existirá. A idéia de “Tropicologia”²⁷ está presente na obra de Freyre em todo momento. Afinal, desde o início, este autor, lida com algumas poucas intuições em torno das quais passou a vida refletindo, sem nunca querer, ou conseguir, reduzi-las a conceitos claros e diferentes como Fernandes.

Outra diferença entre os autores citados é que Fernandes não concebe a miscigenação como um valor tal qual Freyre. Fernandes não apenas ignorou a prática da miscigenação como também a rejeitou, uma vez que, para ele, a miscigenação seria parte de uma ideologia de legitimação da discriminação racial.

Octavio Ianni (1962) é um autor que se aproxima da linha de pensamento de Fernandes. Ambos tentam demonstrar em seus escritos que a divisão entre brancos e negros correspondia a uma reatualização dos espaços que distinguiam, no período Imperial, a sociedade da ralé e, na República, a elite do povo. E assim, o Brasil estaria rapidamente se transformando em uma sociedade de classes e a estratificação por raça seria aos poucos substituída pela discriminação de classe. Conforme alude Ianni:

A discriminação é um mecanismo de manutenção da distância social que foi gerada no regime escravocrata entre negros e brancos, do mesmo modo que um e outro foram produzidos no mundo escravocrata. Quando o status jurídico já não fixa mais distância que separa um do outro, quando os status econômicos recíprocos sofreram abalos, alterando-se,

²⁷ A idéia de “Tropicologia” criada por Freyre remete a estudos gerais para fortalecer uma cultura e impedir a dominação externa. A “Tropicologia” para o autor deve transformar-se em uma nova ciência, um viés para auto-conhecimento do homem do trópico, de entendimento do impacto que o trópico causa para aqueles que em algum momento se interliga a ele, de proteção e afirmação de uma região. O trópico é o lócus onde se cruzam o tradicional e o moderno, convivendo em harmonia. O que o torna o espaço privilegiado do equilíbrio dos antagonismos. O tropicalismo é o que marca nosso caráter. Gilberto Freyre constrói uma argumentação, que se consolida no desenvolvimento de sua obra, sobre a singularidade da sociedade brasileira. Tais argumentos assumem caráter político quando servem de base para a afirmação da não pertinência da aplicação de princípios gerais que se estendam a toda a população do país. A análise do trópico ganha assim, com o autor, nova importância para a explicação da formação nacional (Bastos, 2001).

os brancos reelaboraram socialmente os remanescentes do antigo regime, tais como ocupação, marcas raciais, atributos morais, etc. para assinalar o universo do “nós” e dos “outros”; uma camada e outra camada, mesmo onde as bases reais da distinção já ruíram parcial ou totalmente. Assim emergem estereótipos, por exemplo, como componentes de ideologias raciais (Ianni, 1962, p. 209).

Oracy Nogueira (1955) participou juntamente ao lado de Bastide e Fernandes dos estudos sobre o Brasil financiados pela UNESCO. Em seu trabalho, que tem como nome original *Preconceito de marca: as relações raciais em Itapetininga*, esse autor distingue os dois conceitos básicos de preconceito racial. Segundo ele:

Considera-se como preconceito racial uma disposição (ou atitude) desfavorável, culturalmente condicionada, em relação aos membros de uma população, aos quais se têm como estigmatizados, seja devido à aparência, seja devido a toda ou parte da ascendência étnica que se lhes atribui ou reconhece. Quando o preconceito de raça se exerce em relação à aparência, isto é, quando toma por pretexto para as suas manifestações os traços físicos do indivíduo, a fisionomia, os gestos, o sotaque, diz-se que é de marca; quando basta a suposição de que o indivíduo descende de certo grupo étnico para que sofra as conseqüências do preconceito, diz-se que é de origem (Nogueira 1955, pp. 78-79).

Portanto, o tema central da colaboração de Nogueira a esta segunda categoria de estudiosos das relações raciais brasileira é a permanência, o desenvolvimento e a especificidade do preconceito racial no Brasil, que ele chama de "preconceito de cor", ou "preconceito de marca". Segundo o autor, este preconceito provocou a coesão e a ascensão social dos imigrantes europeus e adiou e dificultou a ascensão dos negros. Primeiramente, porque os brasileiros natos, tanto no cotidiano, quanto em sua ideologia política ou literária, enxergaram no imigrante branco um elemento de melhoramento da raça. E depois, porque, conforme a referência do autor:

Enquanto a ascensão de descendentes de imigrantes tanto se pode dar com o cruzamento como sem o cruzamento com descendentes de antigos colonizadores portugueses, [...] a ascensão de elementos de cor ou pressupõe ou se faz acompanhar do cruzamento com elementos brancos, seja qual for a origem deles. Em consequência, cada conquista do negro ou do mulato que logra vencer econômica, profissional ou intelectualmente tende a ser absorvida, em uma ou duas gerações, pelo grupo branco, através do branqueamento progressivo e da progressiva incorporação dos descendentes a esse grupo [...] (Nogueira 1955, p. 238).

Como Fernandes e Ianni, Nogueira também pertencia a esse grupo de teóricos que acreditavam que as relações de classe se sobrepunham às de raça, devendo tais questões desaparecer com o desenvolvimento do capitalismo no país.

George Reid Andrews (1998) faz um debate com o principal expoente dessa segunda teoria, Florestan Fernandes, ao questionar se a dicotomia entre europeus modernos, progressistas, altamente especializados e muito esforçados e afro-brasileiros alienados, irresponsáveis e sociopatas encontra realmente apoio. Para o primeiro, o que se vê, na realidade, é uma situação mais ambígua, na qual imigrantes e negros eram semelhantes.

Certamente, os imigrantes possuíam vantagens sobre os negros na área da alfabetização. Afinal havia pouco interesse em investir na educação dos negros. Porém, a questão é se as habilidades no trabalho dependiam do grau de instrução. Andrews demonstra que as próprias fontes de Fernandes admitem que o trabalho dos negros não era pior do que o dos brancos. Andrews também afirma, com base em dados do Departamento do Trabalho do Estado de 1912²⁸, que brasileiros, africanos e europeus pareciam todos igualmente capazes de dominar as operações básicas do trabalho.

²⁸ ANDREWS, George Reid. *Branco e Negro em São Paulo (1888-1988)*, Tradução de Magda Lopes, Bauru, São Paulo: EDUSC, 1998.p.123.

A preferência pelo trabalhador imigrante, para este autor, foi fundamentada em parte pela discriminação contra trabalhadores nacionais, principalmente o negro. Mas, também não se pode afirmar, que essa preferência seja apenas consequência do meio social anômico. Certamente, existem evidências indicando que, no período pós-abolição, os negros sofriam do crime, da pobreza e da desorganização social, embora essa anomia não se limitasse somente aos negros.

Portanto, na falta de evidências de que os imigrantes possuíam claras vantagens sobre os negros, em termos de habilidades ou no uso das normas sociais convencionais, a tese de Fernandes para Andrews, na sua forma original, é impossível de se sustentar. No entanto, existem alguns fatores que podem ser úteis para explicar a marginalização da população negra, dentre os quais a importância do racismo branco, que se retratou em todos os níveis da sociedade brasileira.

As atitudes raciais eram visíveis principalmente no âmbito da elite; contudo, demonstrar a preferência por trabalhadores brancos, em vez de negros, não é muito fácil, uma vez que os patrões não registravam uma explicação do motivo da preferência por certo trabalhador. Por mais que o racismo tenha desempenhado um papel importante nessas decisões, ele sozinho é insuficiente para a aparente rejeição pelos negros. Segundo Andrews, após a abolição algumas mudanças transformaram as condições no mercado de trabalho. Dentre elas, destacaram-se as exigências do negro agora livre, por condições salariais, horas de trabalho e de proteção aos seus filhos; a segunda mudança foi o programa de imigração subsidiada, que de certa forma pôs fim ao poder de barganha que os negros tinham adquirido frente aos seus patrões, pois, inundou o mercado de trabalho com trabalhadores²⁹, os quais em sua maioria, por serem pobres e terem vindo para o Brasil sem capital, eram vulneráveis às exigências dos patrões.

²⁹ Em São Carlos, porém, não se pode dizer que os negros tenham sido totalmente excluídos do colonato. Monsma (2004) demonstra que nesta cidade, segundo o censo de 1907, muitos negros continuaram trabalhando nas fazendas, na qual os imigrantes se concentravam, aumentando assim, as chances de interação dos dois grupos por estarem misturados no cotidiano de trabalho.

A terceira mudança foi que a política de imigração, além de trazer para o Brasil os imigrantes mais pobres, trouxe-os em unidades familiares, buscando sempre reduzir a proporção de homens sozinhos. Os homens casados tinham que se preocupar com a sobrevivência de suas esposas e filhos. Dessa forma, o subsídio da migração de famílias pobres enfraqueceu mais ainda o poder de barganha dos negros, lotando o mercado de trabalho também com o trabalho das mulheres e das crianças. Ao se recusarem à coerção que vivenciaram no local de trabalho, e afastando suas mulheres e filhos do mercado de trabalho, os negros propuseram uma nova ordem para o trabalho, que os patrões não queriam e não precisavam aceitar devido à imigração subsidiada.

Para Andrews, as interações entre os patrões, os empregados e o Estado republicano explicam a substituição dos trabalhadores negros na economia e sociedade após a abolição. É óbvio que a herança da escravidão ajudou a construir esse processo, gerando patrões não dispostos a negociar com seus ex-escravos, que exigiam condições de trabalhadores livres. Conseqüentemente, os imigrantes brancos saíram ganhando no processo de desenvolvimento econômico em relação aos negros. Os motivos da substituição dos trabalhadores negros não são as habilidades dos trabalhadores imigrantes, mas sim, a política do Estado que pôs fim à negociação dos negros, inundando o mercado de trabalhadores europeus.

Em um primeiro momento essa política enfraqueceu o movimento dos libertos, ex-escravos, mas, nas décadas de 1910 e 1920 os imigrantes passaram a fazer exigências individuais e coletivas sobre suas condições de trabalho. Em virtude disso, houve uma mudança na política do Estado de São Paulo, que pôs fim à imigração subvencionada e retomou o uso da mão-de-obra dos negros, porém, de uma maneira subordinada no mercado de trabalho braçal.

Na visão de Andrews, esse intervalo de trinta anos prejudicou excessivamente os negros, desde a abolição até sua retomada no mercado de trabalho. Esses trabalhadores foram privados da experiência e

da renda do trabalho; conseqüentemente quando retornaram ao trabalho tiveram que se conformar com cargos subalternos, o que também ajudou a reforçar suposições raciais relacionadas aos negros.

A teoria de Andrews constitui, sem dúvida, um grande avanço na compreensão das relações étnico/raciais no Brasil. Mas, a terceira vertente teórica sobre as relações étnico/raciais tem em Hasenbalg o seu primeiro expoente.

A obra *Discriminação e Desigualdades Raciais no Brasil* (1979), de Carlos Hasenbalg, faz uma revisão da literatura sobre as relações raciais no Brasil e também diverge daquela apresentada por Freyre e Fernandes. Os argumentos de Hasenbalg podem ser resumidos da seguinte forma: a discriminação racial continuaria sendo um importante fator de estratificação social na sociedade brasileira, apesar do desenvolvimento industrial e da expansão da sociedade de classes. Portanto, segundo este autor, haveria desigualdade nas chances de mobilidade social entre brancos e negros independente de sua classe de origem. Nas próprias palavras do autor:

Devido aos efeitos de práticas discriminatórias sutis e de mecanismos racistas mais gerais, os não-brancos têm oportunidades educacionais mais limitadas que os brancos da mesma origem social. Por sua vez, as realizações educacionais dos negros e mulatos são traduzidas em ganhos ocupacionais e de renda proporcionalmente menores que o dos brancos [...] Se os processos de competição social calcados no mecanismo de mercado envolvido no processo de mobilidade social individual operam em detrimento do grupo racialmente subordinado, então o enfoque da análise deve se orientar para as formas de mobilização política dos não-brancos e para o conflito inter-racial (Hasenbalg, 1979, p. 221).

Na visão de Hasenbalg, a dominação racial e o status inferior dos negros persistiriam porque o racismo adquiriria um novo sentido desde a abolição e continuaria a servir aos interesses materiais e simbólicos dos grupos brancos que desqualificariam os concorrentes não brancos. Assim, tanto

Hasenbalg como Fernandes enfocam o efeito do desenvolvimento capitalista e industrial nas desigualdades étnico/raciais, mas, ao contrário deste último, aquele conclui que o racismo é compatível com o desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

Hasenbalg & Valle Silva (1988) denominam as análises de Fernandes como uma teoria do “arcadismo”. Uma teoria que não levou em conta, em sua justificativa, uma parcela majoritária da população de cor que tinha uma experiência prévia na condição livre. Efetivamente, no momento da abolição, a população escrava constituía uma parte minoritária do total da população de cor. Desta forma, a explicação da situação social do negro e do mulato depois da abolição, dada por Fernandes, em função da mudança abrupta da condição de escravo para de homem livre, tende a ocultar as experiências no grupo de cor livre durante a vigência do regime escravista e a continuação de sua subordinação social pós 1888.

Continuando seu debate com Fernandes, Hasenbalg afirma que a desigualdade racial no Brasil apresenta um componente racial inequívoco, que não pode ser reduzido a diferenças de educação, de renda, de classe e, o que é decisivo, não poderia ser reduzido, diluído, num gradiente de cor. Quando se esgotam as variáveis de status e de classe social (renda, escolaridade, local de residência) persiste, inexplicavelmente, um resíduo substantivo que para Hasenbalg só pode ser atribuído a desigualdades raciais existentes entre brancos e negros. Segundo ele, a integração do negro foi subordinada e criou uma situação de desvantagens permanentes que o preconceito e a discriminação tendem a reforçar, discordando da idéia de Fernandes, de que essa realidade deveria arrefecer com o desenvolvimento industrial/ tecnológico do Brasil.

A respeito da idéia de democracia racial, presente na obra de Freyre, Hasenbalg afirma, que tal mito é produto da elite branca e tem a conseqüência de evitar conflitos, manter as diferenças inter-raciais inteiramente fora da arena política, ou desmobilizar os negros e legitimar desigualdades vigentes

na sociedade, pois quem discrimina não se identifica com o discriminado. Quando a mão-de-obra negra escravizada foi substituída pela branca e livre, teve-se a campanha do branqueamento no Brasil, que segundo esse autor, juntamente com o pensamento de alguns abolicionistas, tinha bases racistas. Em suas análises sobre esta idéia, Hasenbalg afirma:

O mito da democracia racial como parte da auto-imagem nacional, pode ser visto como um meio cultural dominante, cujo principal efeito tem sido o de manter as diferenças inter-raciais inteiramente fora da arena política, como conflito apenas latente. O mito da democracia racial é, na prática, sustentáculo de seu oposto. Junto com as idéias correlatas de ausência de preconceito e discriminação racial, pode ser encarado como ideologia vinculada a uma representação mais ampla sobre o caráter nacional brasileiro, que inclui noções tais como as de homem cordial, povo pacífico, como parte de uma concepção ideológica mais geral da natureza humana do brasileiro; associa-se então a um mecanismo de legitimação destinado a absorver tensões, bem como antecipar e controlar certas áreas do conflito social (Hasenbalg, C. & Valle Silva, N. 1988; p. 115).

Hasenbalg considera que as manifestações de práticas discriminatórias no Brasil não são abertas e poucas são visíveis, o que dificulta uma mudança. Por outro lado, a reação dos negros geralmente é de negação, isto é de, não reconhecer a existência de discriminação; não enfrentar, ou seja, reconhecer a existência de discriminação para si e para os outros negros, mas não agir contra ela.

Roberto Da Matta (1981) entende o racismo à brasileira como uma prova da dificuldade de pensar a nossa realidade social. Sua obra esforça-se na tentativa de reinterpretar o Brasil em termos da dicotomia entre “indivíduo” e “pessoa”, tomada de empréstimo de Dumont (1974), e que aponta a importância da fábula das três raças. Falar sobre o racismo, para o autor, faz com que o popular e o erudito se encontrem e permite explorar as relações que se dão entre esses dois níveis.

Os elementos formadores da sociedade brasileira (branco, negro e índio) estão colocados de forma ideológica na construção que foi feita dessa identidade. Para ele, o brasileiro admite um triângulo no qual são visíveis as hierarquias sociais. Estas são as palavras de Da Matta (1981, p. 65), referindo-se a nossa sociedade:

Neste sistema, não há necessidade de segregar o mestiço, o mulato, o índio e o negro, porque as hierarquias asseguram a superioridade do branco como grupo dominante (...) num meio social como o nosso, onde cada coisa tem um lugar demarcado e, como corolário, - cada lugar tem sua coisa, índios e negros têm uma posição demarcada num sistema de relações sociais concretas, sistema que é orientado de modo vertical.

Desta forma, a separação não é necessária no Brasil porque o sistema social hierárquico permite a intimidade, a consideração, o favor, sem que cada indivíduo precise sair do seu lugar. As diversas camadas sociais são vistas como complementares. As diferenças individuais em sistemas hierarquizantes, como o brasileiro, são resolvidas a partir do estabelecimento de relações sociais.

Temos também a crítica deste autor à idéia da democracia racial, apresentada, sobretudo, por Gilberto Freyre. Segundo Da Matta, nada mais do que uma forma de tentar romantizar nossa sociedade como um paraíso racial, no qual não há “linha de cor”, ou seja, uma sociedade sem obstáculo que dificulta a ascensão social de pessoas de cor a cargos oficiais ou a posições de riqueza ou prestígio, por isto a expressão “fábula das três raças”, realmente uma verdadeira fábula. Ele afirma ainda que as idéias de Freyre não se mantêm quando analisamos a tradição portuguesa de colonização/dominação. Conforme suas palavras:

Não se sustenta a tese de Gilberto Freyre na qual o contato com o mouro havia predisposto o caráter nacional do lusitano a uma interação aberta e igualitária com índios e negros. Muito ao contrário, o que se sabe de comunidades mouras e judias em Portugal, permite dizer que

o controle social e político de etnias alienígenas eram ágeis, senão brutal, como foi o caso dos judeus [...] temos uma sociedade já familiarizada com formas de segregação social. (Da Matta, 1981, p. 67).

Para Roberto Da Matta, o mito ou a fábula das três raças se constitui na mais poderosa força cultural do Brasil, permitindo pensar o país, integrar uma sociedade hierárquica e individualizá-la como se ela tivesse uma especificidade frente a outras sociedades. O autor afirma que o sistema social brasileiro, fortemente hierarquizado, estaria legitimado em um plano cultural profundo na fábula das três raças. E assim sendo, a fábula das três raças, tornou-se uma ideologia dominante, abrangente, capaz de permear a visão do povo, dos intelectuais, dos políticos e dos acadêmicos de esquerda e de direita. Uns e outros gritando pela mestiçagem e utilizando-se do “branco”, do “negro” e do “índio” como as unidades básicas através das quais se realizaria a exploração ou a redenção das massas.

Também discutindo questões das desigualdades Giralda Seyferth (2002), afirma que diferenças culturais e/ou fenotípicas foram assinaladas com a “sinonímia” da desigualdade. A partir daí, as noções de raça, de etnia e de nação têm sido usadas de maneiras diversas para classificar e ordenar, hierarquicamente, indivíduos e grupos sociais. Estes grupos, quaisquer que sejam seus elementos de identificação (raça, cultura, etc.), segundo essa idéia, perturbariam a ordem natural; por isso, seriam socialmente desqualificados.

Segundo a autora, no caso do Brasil, a nação ideal³⁰ deveria seguir o modelo ocidental: uma civilização latina, de língua portuguesa e com população de aparência branca. Esperava-se a assimilação cultural e física dos europeus e o desaparecimento dos negros e mestiços mais escuros. Na nação imaginada, não tinha espaço para negros nem mesmo para os mestiços. Mas isso não ocorreu, e a tentativa de assimilação forçada, levada a cabo por um Estado autoritário, demonstrou a dificuldade do

³⁰ A autora utiliza o termo “nação ideal” para referir-se aos desejos das elites brancas (portuguesas e brasileiras) que governavam o país.

nacionalismo em conviver com a pluralidade brasileira (Fonseca, 1994). Os negros, especialmente nas últimas décadas, ao construir uma identidade fundamentada na luta contra o preconceito e a discriminação, denunciaram a falácia da imaginada formação nacional. A abolição e a miscigenação, por si mesmas, não acabaram com as desigualdades sociais decorrentes do racismo.

Seyferth (2002, p. 39), afirma que “o racismo continua sendo, até hoje, uma explicação natural para diferenças sociais e étnicas, supondo uma hierarquia herdada das classificações raciais deterministas gestadas nos últimos séculos.”

Assim, para a referida autora, o mito da democracia racial no Brasil continua afirmando uma igualdade e um entendimento que não têm respaldo na vida cotidiana do país. No Brasil, como em outros lugares em que diferenças étnicas e raciais têm relevância como fenômenos sociais, persistem os etnocentrismos e os racismos, pois, em geral, as diferenças aceitas são aquelas que podem ser assumidas como parte da cultura ou do tipo nacional. Na opinião de Seyferth (2002, p. 40), “a desigualdade concedida como beneplácito é a própria essência do racismo”.

Conforme sabemos, foi uma compreensão equivocada da biologia humana, propagada pelo conceito de raça, que estabeleceu uma justificativa para a subordinação de outros indivíduos, povos e grupos. Com o tempo a justificativa racial perde sua legalidade biológica e outros fatores são usados para validar o tratamento desigual entre indivíduos, povos e grupos. Na visão de Guimarães (2002b), o racismo atualmente, em nosso país se perpetua por meio de restrições fatuais da cidadania; de imposições de distâncias sociais criadas por diferenças enormes de renda e educação; de desigualdades sociais que separam brancos de negros, ricos de pobres. Em termos materiais, na ausência de discriminação racial institucionalizada no Brasil, o racismo se reproduz pelo jogo contraditório entre uma cidadania definida, por um lado, e, por outro, uma cidadania, cujos direitos são, em geral, ignorados, não cumpridos e, estruturalmente, limitados pela pobreza e pela violência cotidianas.

Para este autor, o racismo, no Brasil, é caracterizado por ser um “racismo de atitude”, presente nas práticas sociais e nos discursos; de acordo com suas próprias palavras:

O racismo brasileiro operou quase sempre, depois da escravidão, mediante mecanismos de empobrecimento, ou seja, de destituição cultural e econômica dos negros, e mecanismos de abuso verbal, utilizando-se principalmente do carisma da classe e de cor. Em geral, o racismo brasileiro, quando publicamente expresso, o é por meio de um discurso sobre a inferioridade cultural dos povos africanos e o baixo nível cultural das suas tradições e de seus descendentes. Grosso modo, tal racismo atravessou duas grandes fases: a da discriminação racial aberta, mas informal e secundada pela discriminação de classe e gênero que gerava uma segregação de fato dos espaços públicos e privados (praças, ruas, clubes sociais, bares e restaurantes); e uma fase atual, quando, com a discriminação e a segregação racial sob fogo, apenas os mecanismos estritos de mercado (discriminação de indivíduos e não de grupos) ou psicológicos de inferiorização de características individuais (ou auto-discriminação) permitem a discriminação de desigualdades raciais (Guimarães, 199, p. 112).

A raça não possui, no campo dos estudos raciais, um regulamento biológico, ou seja, conforme afirma Guimarães (2002a), as raças não são um fato do mundo físico. Elas existem, contudo, de modo pleno no mundo social. Elas são produtos de formas de classificação sociais com implicações substantivas para as oportunidades individuais no interior dos diferentes grupos sociais. Por decorrência, para esse autor, o racismo é entendido como uma forma bastante específica de naturalizar a vida social, isto é, de explicar diferenças pessoais, sociais e culturais a partir de diferenças tomadas como naturais. Logo, o racismo no Brasil, para o autor, é: sem cara. Travestido em roupas ilustradas, universalistas, tratando-se a si mesmo como anti-racismo, e negando, como anti-nacional, a presença integral do afro-brasileiro ou do índio-brasileiro. Para este racismo, o racismo é aquele que separa, não

o que nega a humanidade de outrem; desse modo racismo, para ele, é o racismo do vizinho (Guimarães, 2002b, p. 57).

Na opinião de Guimarães (2002a, p. 44), as pessoas que acreditam na democracia racial no Brasil, não são alienadas, assim como essa posição não significa que elas não percebam a discriminação. O que ocorre é que a discriminação não é atribuída à raça e caso fosse, isso seria visto como episódio marginal. O autor afirma: “que a confusão brasileira tradicional entre discriminação de classe e discriminação racial se deve, tanto a uma postura ideológica, quanto à confusão e o constante deslizamento entre os significados do termo classe.”

As práticas racistas são, quase sempre, encobertas por aqueles que as perpetuam por uma conjunção entre senso de diferenciação hierárquica e a informalidade das relações sociais. Isso torna possível diferentes tipos de comportamentos verbais ofensivos e condutas que ameaçam os direitos individuais. Trata-se de um racismo às vezes sem intenção, como afirma Guimarães (2002a), e Fonseca (1994), às vezes de brincadeira, mas sempre com conseqüências sobre os direitos e as oportunidades de vida dos atingidos.

O caráter dessa discriminação no Brasil, para Guimarães, coincide com o que lhe confere Hasenbalg, na medida em que a discriminação quase nunca é explícita e por isso não pode ser, na maioria das vezes, detectada. O fator racial geralmente apresenta-se diluído em uma série de características pessoais, todas de ordem atribuída. E por isto, o senso comum, normalmente, confunde discriminação racial com discriminação de classe.

A diferença entre Guimarães e Fernandes é que enquanto este entende democracia racial no Brasil como uma ideologia de dominação, um modo cínico e cruel de manter as desigualdades sociais, econômicas entre brancos e negros, acobertando e silenciando a permanência do preconceito de cor e das discriminações raciais, aquele vê democracia racial também como um compromisso político e

social do moderno Estado republicano brasileiro, que vigorou, alternando força e convencimento, do Estado Novo de Vargas até a ditadura militar.

Para ele, o discurso universalista que prescreveu uma igualdade formal e abstrata entre todos os brasileiros, colocado acima e além de qualquer contato ou engajamento dos interesses reais, constituiu, desde a abolição, a marca característica do racismo brasileiro. A idéia do direito igualitário, contrário a distinções e nivelador das diferenças, permitiu a constituição da nação brasileira como tal; ou seja, as regras de pertinência nacional suprimiram e subsumiram sentimentos étnicos, raciais e comunitários.

Telles (2003) acredita que em nosso país pode existir, ainda que de maneira limitada, a exclusão e a inclusão dos negros. Segundo o autor, a experiência brasileira mostra que a desigualdade racial pode reproduzir-se mesmo vigorando certas formas de sociabilidade inter-raciais nas relações de familiares e de comunidade.

No Brasil a “classificação racial” baseia-se principalmente na aparência (Telles, 2003, p. 120). Assim, as classificações raciais seriam especialmente ambíguas e fluidas, com uma preferência pela noção de cor, mas que equivale ao conceito de raça, uma vez que hierarquiza as pessoas de cores diferentes de acordo com uma ideologia racial.

Segundo o autor; “a aparência, conforme a norma geral societal brasileira, e até certo ponto o status social, o gênero e uma situação social particular, freqüentemente, determinam quem é preto, mulato e branco no Brasil” (Telles, 2003, p. 304).

Para ele, a inclusão se apresenta na miscigenação, ou seja, na mistura racial e na sociabilidade entre pessoas da mesma classe social, o que o autor denomina de relações raciais horizontais, constituindo o pilar central da ideologia racial brasileira. Porém, essa ideologia não evitou injustiças

raciais, evidenciando a exclusão nas relações raciais verticais da mobilidade social dos negros, visto que a maioria dos negros está na base da economia.

Telles afirma que as desigualdades são resultados de contínuas práticas sociais preconceituosas com base na noção de raça. O racismo e a discriminação racial são mecanismos poderosos. Segundo o autor, agrupam as pessoas dentro de um sistema de classe altamente desigual, o qual permite que os brancos mantenham privilégios. Assim, a cultura racista escondida atrás da fachada da miscigenação encontra-se em todas as interações raciais entre brancos e negros. Dentro deste contexto, os negros são impedidos de gozar as oportunidades surgidas com o desenvolvimento econômico, o que contraria as idéias de Fernandes.

As desigualdades raciais no Brasil não são meramente resultado da escravidão ou de grandes desigualdades de classe, mas de uma contínua prática social preconceituosa de cunho racial. A noção popular de raça é transmitida através de estereótipos, da mídia, de piadas, das redes sociais, do sistema educacional, das práticas de consumo, dos negócios e pelas políticas do estado. Logo, a raça tem grandes implicações materiais para os brasileiros (Telles, 2003, p. 306).

Telles concorda com as idéias de Guimarães de que a ideologia racial leva os brasileiros a acreditar que as distinções raciais não são importantes e a interpretar experiências de discriminação como sendo resultantes das diferenças entre classes sociais, e não decorrentes de raça. Ambos os autores também concordam que essa cultura racista é reforçada, tida como natural e legitimada pela cultura popular, pelo humor e por ditados comuns. Tais ditados populares ajudam a consolidar a hierarquia racial amplamente reconhecida e naturalizada. Isto porque os membros da sociedade internalizam essa hierarquia e os representam em seus comportamentos.

Em suas análises Telles (2003, p. 319), afirma que a experiência brasileira demonstra que: “negros e brancos podem viver lado a lado e até se casar, mas as ideologias raciais continuarão a ser uma característica muito forte, imersa em práticas sociais, que agem para manter a desigualdade racial”. O conteúdo das classificações raciais no Brasil, apesar de ambíguo e fluido não deixa de ser eficaz na produção e reprodução da desigualdade brasileira e segundo este autor facilitam a dominação racial vertical.

Silvério (2004) sintetiza de maneira brilhante as idéias de Telles, com as quais compartilho. Segundo ele, as afirmações de Telles nos levam a concluir que a partir da existência de um ideário de supremacia branca no Brasil teríamos desenvolvido duas ideologias raciais distintas, uma com base na mistura racial e outra com base na segregação racial. A primeira ideologia tem como proeminência as formas de interação social horizontais entre grupos raciais, isto é, a sociabilidade tem conseqüências distintas para negros e brancos. Na segunda ideologia, a ênfase recai nas desigualdades sociais entre o grupo branco e negro. As duas ideologias, segundo Silvério, estão arregimentadas à recepção das obras de Freyre e seus seguidores e Fernandes e os autores que comungam de suas idéias.

No entanto, para Telles, conforme afirma Silvério, nenhuma das duas ideologias solitariamente tem possibilitado revelar a complexidade do sistema racial brasileiro. Portanto, é na união criativa de elementos das duas perspectivas que podemos superar os empecilhos colocados e compreender como negros e brancos são afetados diferencialmente nas distintas extensões da vida social, a partir de respectivas ideologias raciais. É com base na perspectiva de Telles que analisaremos as peculiaridades das relações entre ferroviários brancos e negros nessa pesquisa.

Neste contexto ainda, a discussão de identidade emerge com enorme importância nas questões referentes às relações étnico/raciais. Partimos da noção de que o conceito de identidade carrega em si uma dinâmica, uma instabilidade, uma maleabilidade impossível de ser congelada ou condensada em

uma única idéia. Concordamos com as afirmações de Dubar (2005), de que não podemos reduzir as identidades ao status do emprego ou de formação. O indivíduo possui uma gama de identidades (identidade sexual, identidade de classe social, étnica) que lhe é herdada durante a sua existência e no contato com o outro – “é assim que aprendemos a ser o que nos dizem que somos [...] um saber sobre o que somos no fundo é um saber de nós mesmos” (Dubar, 2005; p. 147).

Logo, a identidade étnica também se afirma no contato com diversos grupos sociais (Poutignat, P. & Streiff-Fenart, J. 1997). Ela se transforma a cada momento conjuntural, demarca a estratégia de sobrevivência (Ortiz, 2003). Isto porque a identidade étnico/racial é um processo de construção social e pessoal (Gusmão, 1989; Souza, 1983; Lesser, 2001). É uma variável cujo valor depende de outras variáveis com as quais interage dentro de um sistema (Pinto, 1990).

É, portanto, a partir do conceito de identidade entendido tal como acabamos de discutir que analisaremos a dinâmica das relações étnico/raciais no sistema ferroviário do Centro Oeste de São Paulo.

1.5 Ferrovias e Ferroviários³¹: o início da estrada de ferro

Chuva, vapor, velocidade. Que mais? O trem passou veloz. Mais do que a locomotiva e seus vagões são precisamente os sentidos históricos culturais de seu trajeto – de sua aparição/desaparição. (Hardman, F. F. O Trem Fantasma, 1988, p. 45.)

³¹ Este título foi primeiramente utilizado por Segnini, L. (1982), em seu livro *Ferrovias e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo, Editora Aurora Associados, Cortez.

A caracterização da situação socioeconômica brasileira se faz necessária a partir do próprio objeto básico desta pesquisa. Isto porque, em nosso entender, torna-se inexequível um estudo das trajetórias de trabalhadores ferroviários, sem uma compreensão do papel desempenhado pela ferrovia no país, em especial no Estado de São Paulo.

A ferrovia, desde suas origens, como progresso técnico, adquiriu diversas representações, construções que lhe atribuíam diversos sentidos e variados significados. Representada como o instrumento concreto do desenvolvimento do capitalismo, como uma forma de ocupação mais tecnológica e rápida, que aproxima espaços, a ferrovia adquiriu a imagem de uma empresa moderna com práticas de racionalização e proletarização. A estrada de ferro passou então, a reforçar os valores necessários para a consolidação de uma sociedade burguesa. Os trens e os trilhos figuraram como algo modernizador e semeador da urbanização, do desenvolvimento e da idéia de progresso, capazes de alargarem fronteiras e marcar o pioneirismo de homens (Martins, 2004).

A indústria das estradas de ferro representou uma empresa de grande porte e sua rápida internacionalização, durante o século XIX, foi um dos fatores básicos para que se articulasse de modo pleno o mercado mundial. A história do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda tem muito a nos contar. Por toda a parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar um novo “mapa-mundi” decisivo à circulação de mercadorias. À grande concentração dessa força de trabalho seguia-se depois, inelutavelmente, sua dispersão. Grande movimento de terras e de homens, a implementação das vias permanentes das estradas de ferro é causa privilegiada do nascimento e morte de cidades, da dizimação de populações nativas, de processos migratórios e de colonização em todos os continentes. Desse ponto de vista, nada de especialmente original possui o advento e expansão da ferrovia no Brasil, uma vez que um mesmo contexto se passava, ao mesmo tempo, em diferentes países.

Portanto, pouco tempo depois do surgimento da Estrada de Ferro no mundo, o Brasil também busca fazer suas primeiras tentativas relacionadas a esse novo investimento. Conectando-se com a nova paisagem do cosmopolitismo, foram lançados aos técnicos, engenheiros e outros empreendedores ativos das classes dominantes brasileiras os desafios da construção ferroviária. Assim, em 1835, surge a chamada “Lei Feijó”³², que visava ligar o Rio de Janeiro às capitais das regiões Centrais, Sul e Nordeste, por meio da estrada de ferro. Essa rede ferroviária, se construída, teria uma extensão superior a 5.5000 quilômetros. Entretanto, os anos transcorreram sem que o plano fosse completado: o ambiente ainda pouco favorável às estradas de ferro e as agitações políticas que conturbavam a vida do país nesse período de Regência foram responsáveis pelo não resultado dessa primeira lei ferroviária. Várias propostas posteriores surgiram, mas, nenhuma foi realmente concretizada. Deve-se notar, porém, que embora esses planos ferroviários não tenham sido executados, já havia uma preocupação do governo com problemas relativos ao tipo de trabalho a ser utilizado pela ferrovia, tanto que a maioria das leis propostas impedia o emprego de mão-de-obra escrava nos trabalhos de construção de estradas de ferro.

A partir de 1850, o meio brasileiro tornou-se mais favorável aos empreendimentos ferroviários. Primeiro, porque a situação política do país tornou-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública, e segundo, porque a extinção do tráfico de escravos deixou livres muitos capitais até então empregados no comércio negreiro. Na verdade, o país abriu-se a uma nova era de prosperidade na segunda metade do século XIX, a qual se repercutiu nos mais variados setores da vida nacional, principalmente no desenvolvimento da vida material.

³² A “Lei Feijó” assinada pelo regente Padre Diogo Antônio Feijó, concedia vantagens a qualquer companhia nacional ou estrangeira interessada em ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul. Esta lei também 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, tendo ainda, prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual revertia ao patrimônio nacional. Nesta lei, apenas não se definia nem se delimitava a zona privilegiada (Matos, 1990, p. 62).

O decreto lei nº 641, de 26 de junho de 1852, marca o início de uma nova fase da história ferroviária do Brasil. Com essa lei, o governo brasileiro institui concessões ferroviárias e favores mais sólidos e positivos, como privilégio de zona³³ e garantia imperial de juros de 5% às empreiteiras interessadas em construir uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro a Minas Gerais. Esta atitude provoca, enfim, o rompimento ao entrave à atração de capital estrangeiro ao Brasil; abre-se então, uma era em que efetivamente começa a construção de linhas férreas no país (Matos, 1990; Zambello, 2005).

Segundo Lanna (2002, p. 42) a concessão para a construção e exploração das linhas era um primeiro e fundamental momento da articulação entre empreendimento econômico e práticas políticas. Políticos e empreendedores locais obtinham o direito de implantar uma linha ferroviária. Com este título negociavam parceiros e instituíam um grupo fundador, que realizava lucros significativos ao pagar em ações àqueles que tinham obtido a concessão sem despendar para isto nenhum capital. A assinatura de contratos, a obtenção de garantias de juros e do pagamento dos mesmos, independentemente das obras acordadas, assim como a precariedade dos canais de fiscalização foram outras características essenciais desta relação entre estado e economia, consolidando uma imensa superposição entre bem público e interesse privado.

Deve-se salientar que, tal como as leis propostas anteriormente, a nova lei de 1852³⁴ também vedava a utilização do trabalho escravo nos trabalhos da estrada de ferro, visando garantir a continuidade do braço escravo nas atividades agrícolas nas fazendas. Porém, apesar das leis restritivas,

³³ Em 1852 o privilégio de zona referia-se a concessão perpétua da estrada de ferro, com garantia de juros por 90 anos e a cessão gratuita de 33 km de terra para cada lado do eixo da linha, concedido as empreiteiras das companhias ferroviárias, o resgate da linha pelo Estado seria possível após 30 anos. Em 1874, é introduzida a concessão temporária, mantém-se a garantia de juros e o privilégio de zona é reduzido para 30 km de terra para cada lado do eixo da linha. Em 1878, a garantia de juros é reduzida para 30 anos, o capital garantido é fixado no ato do contrato e o privilégio de zona é reduzido para 20 km de terra para cada lado do eixo da linha. Por fim, em 1880, as concessões passam a ser temporárias e de prazo máximo de 90 anos após o que a linha passa a pertencer ao Estado, a garantia de juros depende do custo inicial da linha e seria paga por no máximo 30 anos e o privilégio de zona é reduzido para 10km de terra para cada lado (Lanna, 2002, p.40).

³⁴ Lei nº 641 de 26 de junho de 1852 – “A Companhia responsável pela construção da estrada de ferro se obriga a não possuir escravos e a não empregar no serviço da construção do caminho de ferro, senão pessoas livres.” (Collecção das Leis do Império do Brasil de 1852, tomo XII – Parte I. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, p. 6).

o trabalho escravo também foi empregado na construção das redes ferroviárias; a estrada de ferro aceitava e contratava contingentes locais de trabalhadores livres e escravos, assim como também empregava mão-de-obra das migrações tanto externas quanto internas, conforme afirma Zambello (2005, p. 51),

Hardman (1988, p. 91), afirma que a partir de 1880 os imigrantes dão “a cor essencial” do operariado em formação. Mas, segundo ele, esta evidência não elimina a presença de negros na constituição do trabalho livre nacional. Os negros estiveram na abertura das primeiras ferrovias, no alargamento dos portos, nos primeiros ofícios manufatureiros, convivendo com outros trabalhadores. No entanto, a eles, ficaram reservadas, desde sempre, as tarefas mais pesadas: abertura e limpeza de terrenos, terraplenagem, carregamentos, etc.

Aos trabalhadores nacionais figura-se ainda a possibilidade de serem beneficiados com a isenção do recrutamento militar, bem como dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional. Tais vantagens demonstram o espírito animado em que se encontrava o governo Imperial com relação à política ferroviária. A ferrovia e o trabalho assalariado aparecem como uma das transformações exigidas pela expansão cafeeira, uma vez que, ao tentar poupar o trabalho escravo, a ferrovia utiliza predominantemente o trabalho assalariado, expandindo o núcleo de trabalho livre dentro da ordem escravocrata (Leme, 1986, p. 29).

Com efeito, como afirma Zambello (2005, p. 58), as construções das estradas de ferro colaboraram para o rápido desenvolvimento do trabalho livre, que foi grandemente absorvido por esta e também pelos outros negócios de fazendeiros capitalistas. Contudo, a força de trabalho livre gerada por interesses particulares dos responsáveis pela economia cafeeira dividiu, em um primeiro momento, o

espaço com o “patrão escravista de administração”³⁵ e, depois, com os desajustamentos sociais provocados pela libertação da mão-de-obra escrava. Com o passar do tempo, ao incentivar o trabalho livre e uma economia liberal, a ferrovia também colaborou para a constituição de uma classe politicamente consciente de seus propósitos enquanto classe. Como veremos, os ferroviários foram uma das primeiras categorias a se organizar em sindicatos e a reivindicar liberdade de reuniões e protestos.

O primeiro trecho da ferrovia no Brasil foi inaugurado em 30 de abril de 1854; esse trecho inicial compreendia pouco mais de quatorze quilômetros, entre o porto de Mauá, na baía de Guanabara, até a estação de Fragoso, na raiz da serra da Estrela (Petrópolis), na então Província do Rio de Janeiro. Mauá no ato da inauguração da estrada, onde estava presente o Imperador, proferiu as seguintes palavras: “essa estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará (Matos, 1990, p. 65)”.

Como podemos perceber, o primórdio da ferrovia no Brasil enfrentou algumas dificuldades. O historiador Odilon Matos nomeia esse período de “período das tentativas malogradas”. O malogro a que se refere está associado à ausência de capital nacional disposto à realização de investimentos no setor e a não competitividade do meio brasileiro em relação a outros pólos de atração do investimento. O período posterior a esse é caracterizado pelo autor como uma fase de notáveis resultados positivos, por contar com concessões feitas com os favores de zona privilegiada e garantia de juros, já citados. A partir de 1880 abre-se uma terceira fase, na qual as estradas se constroem ainda com o privilégio da zona, mas já dispensam as garantias de juros. Em 1891 inicia-se, segundo esse autor, a quarta fase, definida pelo regime de plena liberdade, no qual a atividade ferroviária, em completo desenvolvimento,

³⁵ O termo “patrão escravista de administração” refere-se aos proprietários das companhias ferroviárias que, ao mesmo tempo, naquele período, desempenhavam o papel de senhores de escravos em suas fazendas e de patrões de trabalhadores assalariado nas ferrovias.

se emancipa da proteção do Estado, tornando-se livre a qualquer um a construção de estradas de ferro, desde que fossem respeitados os direitos adquiridos (Costa, 1975).

A agricultura de São Paulo, em meados do século XIX, além da produção de açúcar, já contava com a cultura do café, que começava a despontar. O sistema de produção e circulação do complexo cafeeiro no país possibilitou o surgimento de um conjunto econômico integrado, que atingiu outros setores da sociedade e possibilitou a diversificação da economia (Leme, 1986). A agricultura deixava de ser a única alternativa para o emprego e outros setores para investimentos surgiram com a ferrovia.

O complexo cafeeiro promoveu a formação e desenvolvimento de um mercado de trabalho no qual o café foi direta, ou indiretamente o maior empregador, determinando taxas de salários que variavam conforme seus movimentos cíclicos e conforme a oferta de mão-de-obra (Leme, 1986, p. 24). Portanto, surge a necessidade da ligação das áreas produtivas aos portos de exportação. A única maneira de transpor os problemas das péssimas condições das estradas e ao mesmo tempo baratear o custo do transporte era construindo estradas de ferro. Assim, o decreto 1.759, de 26 de abril de 1856, concede ao Marquês Monte Alegre, a Pimenta Bueno e a Mauá, o privilégio pelo prazo de noventa anos para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Santos, passasse por São Paulo e se dirigisse a Jundiaí.

Neste contexto, um contingente expressivo de força de trabalho vai ser empregado na indústria e na ferrovia, que teve no Brasil desta época um papel fundamental para explicar o desenvolvimento do capitalismo no país e em particular as transformações capitalistas ligadas à economia cafeeira³⁶.

³⁶Lênin (1979), em sua análise sobre o imperialismo demonstrou a importância que a era ferroviária teve em todo mundo, considerando-a como ponto fundamental na caracterização da fase monopolista do capitalismo. De acordo com ele, “as estatísticas das estradas de ferro oferecem dados de notável precisão acerca dos diferentes ritmos de desenvolvimento do capitalismo e do capital financeiro no conjunto da economia mundial” (Lênin, 1979, p. 95). Também Marx (1970a), versa a respeito da ferrovia, segundo ele, a indústria de transporte constituiu um ramo autônomo da produção e, por consequência, esfera particular de emprego do capital produtivo. A capacidade de expansão das ferrovias pelo mundo, sob a égide da

É assim que se inicia a implementação das ferrovias no Estado de São Paulo, com o intuito de resolver o problema de escoamento da produção cafeeira e ao mesmo tempo promover o dinamismo, a modernidade e o progresso da economia e sociedade brasileiras. Em resumo, a expansão da ferrovia nas regiões do café significava: maior produtividade; melhor circulação; menores perdas e danos; melhoria da qualidade do produto; diminuição dos custos de transformação da produção; aumento dos lucros; maior racionalização do trabalho e liberação de certos capitais imobilizados (Leme, 1986).

Além disto, as cidades interligadas pelas ferrovias usufruíram de um impulso socioeconômico, representado por melhorias nos setores do comércio, de energia, de estradas, sistema de transportes e comunicação. Conseqüentemente, estas cidades intensificaram a velocidade da circulação de suas mercadorias e a rotação de seu capital, o que viabilizou a reprodução da própria economia, como decorrência da dinâmica capitalista de produção.

E, se a ferrovia desempenhou um papel central no desenvolvimento do capitalismo no país, com ela nascerá também um importante mercado de trabalho assalariado, formado por trabalhadores cujas lutas e história configurará o início do proletariado brasileiro e mudará de maneira indelével os primórdios das relações de classe vivenciadas pelo proletariado nacional.

concorrência de capitais e mercados que se internacionalizaram, produziu um exército de trabalhadores nômades, recrutados em sua maioria compulsoriamente. Não é por acaso que Marx (1970b) se vale ainda de uma terminologia militar para nomear esses contingentes massivos de construtores da paisagem moderna: “exército industrial de reserva”, “infantaria ligeira do capital”.

2. Segunda Parte: Ferrovia e Trabalho

2.1 Os primórdios da ferrovia

Neste momento a população foi sacudida por um apito de ressonância pavorosa e uma descomunal respiração ofegante. Nas semanas anteriores viram-se grupos de trabalhadores que colocavam dormentes e trilhos, mas ninguém prestou atenção (...). Mas quando se recuperaram do espanto dos assovios e bufos viram assombrados o trem (...) o inocente trem que tantas incertezas e evidências, e tantos deleites e desventuras, e tantas mudanças, calamidades e saudades haveria de trazer para Macondo (Márquez, G.G., Cem Anos de Solidão, 1997, p. 100).

Em 6 de junho de 1860, depois de algumas modificações e discussões, o decreto 2.601 aprovou os estatutos da Companhia de Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, que deveria construir a primeira linha férrea em São Paulo. Nesse contexto, foram estabelecidas negociações com a Inglaterra para a construção da estrada de ferro e aos 24 de novembro de 1860 inicia-se a construção. Menos de quatro anos mais tarde inaugura-se o primeiro plano da estrada. Em 1866, a linha atingia São Paulo e no ano seguinte alcançava Jundiaí, num percurso de quase 140 quilômetros, com bitola de 1,60m entre trilhos (Zambello, 2005).

Essa ferrovia, conhecida como São Paulo Railway, se tornou a mais importante ferrovia paulista e a mais lucrativa empresa Britânica na América Latina. Era ela que monopolizava todo o trajeto para o

porto de Santos e conseqüentemente, o transporte de toda produção do Centro-Oeste e Oeste do Estado de São Paulo. Apenas a partir de 1937 foi que se teve uma alternativa de ligação férrea para o litoral, a estrada de ferro Mairinque – Santos, que proporcionou o fim da dependência aos sistemas ingleses de transporte ferroviário.

A São Paulo Railway demonstra bem a imbricação entre estímulos internos e externos à expansão ferroviária, pois nasceu do encontro de interesses entre empresários brasileiros e o capital inglês, beneficiado pela proteção governamental. O capital inglês atuou onde, devido às dificuldades técnicas e o alto custo, o capital cafeeiro não poderia atuar. No entanto, depois de feita a ligação entre o litoral e centro-oeste do Estado, solucionando o problema da transposição da serra, o capital cafeeiro pôde agir, construindo prolongamentos em direção à marcha do café.

A estrada de ferro em São Paulo nasceu intimamente ligada à produção de café, conforme já afirmamos, pois, seus promotores foram os fazendeiros. Toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da cultura cafeeira. Esses fazendeiros beneficiaram-se do trecho construído pelo capital inglês e a partir daí lançaram-se no prolongamento das ferrovias, ampliando a fronteira agrícola. Ao fazer isso, eles colocaram novas bases para o trabalho, aumentando a crise latente da escravidão e acelerando a transição para o trabalho livre (Truzzi, 2000).

Construído o trecho que ligou o litoral ao planalto, a Companhia Inglesa não se interessou mais pelo prolongamento de suas linhas além de Jundiaí. Coube então, aos fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para as áreas, que, na época, já vinham sendo dominadas pelo café. O primeiro movimento com o intuito de expandir a malha ferroviária resultou na fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, popularmente conhecida como Paulista.

Depois de acordos feitos entre o presidente da província de São Paulo, na época Saldanha Marinho, e a Companhia Inglesa ficou assegurado que não interessava a essa companhia o

prolongamento da sua linha. Realizou-se então, em janeiro de 1868, a primeira reunião da nova companhia para a sua organização e assim fundou-se a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. A Paulista também contava com os privilégios de zona, que compreendiam a região delimitada entre a margem direita do Rio Tietê e a margem esquerda do Rio Mogy-Guaçú; e garantia de juros. Mas, era a primeira companhia que se organizava em São Paulo, como também a primeira a contar com elementos exclusivamente provinciais vinculados com o café. Em março de 1870 iniciaram-se as obras da Paulista que visavam ligar Jundiaí a Campinas e em 11 de agosto de 1872 foi inaugurado o trecho de 44 quilômetros com bitola de 1,60m, que fazia essa ligação.

Logo após o fim desse primeiro trecho inaugurado pela Paulista impõe-se a expansão da ferrovia pelos fazendeiros que tinham seus interesses para além de Campinas. Assim, na década de 1870 tivemos não apenas o surgimento e a concretização da primeira etapa do sistema ferroviário, mas também o início de sua expansão. A rede ferroviária Paulista surgia “na feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção dos seus meios de ação” (Matos, 1990, p. 83).

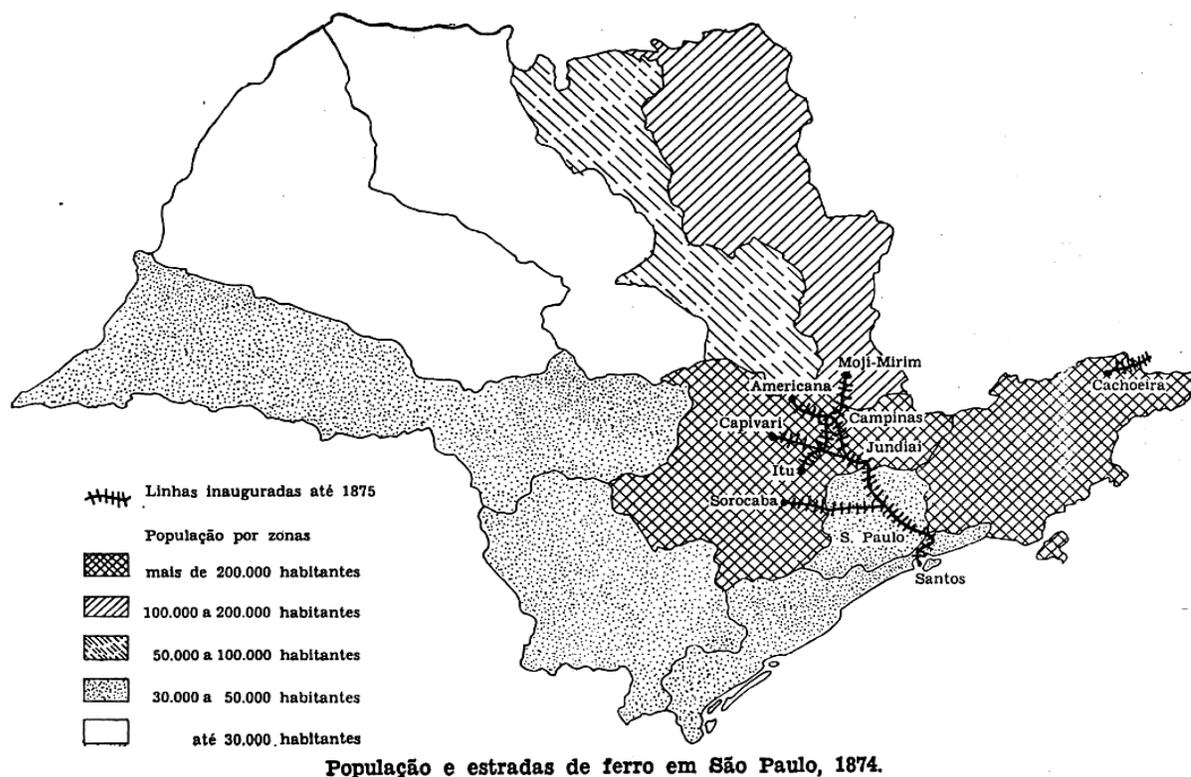
Em maio de 1873, a Companhia Paulista assinou com o governo da província um contrato para a construção de novos trechos. Os trabalhos dessa nova fase tiveram início em janeiro de 1874, e em agosto de 1875 inaugura-se o trecho até Santa Bárbara, Limeira em junho de 1876 e Rio Claro em 11 de agosto do mesmo ano. Ainda não havia sido concluída essa linha e a Paulista empenha-se na construção da linha da estação de Cordeiro, hoje Cordeirópolis, até as margens do Rio Mogy-Guaçú. As obras começaram em fevereiro de 1876, sendo a linha inaugurada até Araras em abril de 1877, até Leme em setembro do mesmo ano, Pirassununga em outubro de 1878 e Porto Ferreira em janeiro de 1880. No ano seguinte inaugura-se a linha até Descalvado.

A Companhia Paulista foi importante pelo pioneirismo e expansão ferroviária impulsionada pelo capital cafeeiro. É evidente, portanto, que cafeicultores de outros municípios, como Mogi – Mirim e Rio Claro, se interessem pelo investimento ferroviário, motivado pelo exemplo bem sucedido da Paulista.

Assim, três Companhias de Estradas de Ferro surgem na década de 1870, não só com o intuito de levar os trilhos de Campinas a outras regiões, mas, também visando promover a ligação de outras regiões à capital, sem ter que utilizar o tronco inicial da Paulista ou a linha de São Paulo a Jundiaí. É o caso da Ituana, que saindo de Jundiaí chegaria a Itu, organizada em 1870 e inaugurada em 1873³⁷; a Sorocabana, que saindo de São Paulo chegaria a Sorocaba, organizada em 1870 e inaugurada em 1875. E a Mogyana, também organizada por fazendeiros da região de Campinas, entre eles Antônio de Queiroz Teles, Carlos Noberto de Souza Aranha, Bento Quirino do Santos e Barão de Ibitinga. Esta última, que, saindo de Campinas chegaria a Mogi - Mirim, foi organizada em 1872 e inaugurada em 1875.

Figura: População e Estrada de Ferro em São Paulo, 1874

³⁷ Em um primeiro momento, pessoas interessadas na construção de ferrovias, em uma determinada região, se reuniam em associações, organizando-se para angariar recursos e a partir daí é que se começava a construção dos ramais de ferro.



Fonte: Saes, Flávio A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. p. 40.

A Companhia Sorocabana era a que menos avançava das estradas paulistas, pois, as dificuldades do seu traçado fizeram com que só em 1882 conseguisse alcançar Botucatu, com um ramal para Porto Feliz e outro para Tietê, velhas cidades ribeirinhas. A região à margem esquerda do Tietê permaneceu, juntamente com o Vale do Ribeira, as únicas áreas paulistas não ocupadas pelo café.

A Companhia Ituana depois de atingir Itu em 1873, conforme já explicitado, estende-se até Capivari e Piracicaba em 1879. Mas, essa companhia não prolongou sua linha para além de Piracicaba, de modo a atingir os municípios de Brotas e Jaú, como deveria ter feito. Ela lançou-se para os lados de São Manuel a Lençóis, para o que obteve concessão da linha de Porto Martins e São Manuel.

A Companhia Ituana e a Sorocabana desde seu início apresentam-se como exemplos de linhas deficitárias, uma vez que, nem Itu, nem Sorocaba produziam café e a região a ser servida por ambas não comportava a existência de duas ferrovias. Assim, em 1880 as duas companhias se fundem e acabam passando para o controle do governo do Estado e somente dessa forma é que conseguem subsistir.

Certamente estas cidades foram apenas outros tantos pontos de partida para novas empresas, cuja expansão se orientou no sentido das áreas mais produtivas de café. Foi assim que os cafeicultores iniciam-se no manejo da empresa capitalista e aprendem a lidar com mecanismos de dividendos e oscilações de ações, passando de senhores de escravos, a patrões de trabalhadores assalariados.

2.2 O desenvolvimento ferroviário

O decênio de 1880 a 1890 é o de maior desenvolvimento ferroviário paulista. A quilometragem existente é dobrada, passando a ter 2.425 quilômetros de estrada de ferro (Matos, 1990). Foi nessa época que surgiram os grandes centros cafeeiros de Limeira, São Carlos, Araraquara, Descalvado, Jaboticabal e Ribeirão Preto, tornando essa região o maior centro produtor de café do Brasil e talvez do mundo. Como sabemos, a produção cafeeira estava centrada no Estado de São Paulo, sendo o café o produto mais rentável dentro do setor exportador brasileiro. Segundo Leme (1986, p. 24), no início da Primeira República, a cultura cafeeira correspondia a cerca de 55% do valor total de nossa produção agrícola para exportação, sendo que em 1904/1905 esse valor subiu para 77%, permanecendo mais ou menos estável até meados de 1920. Foi graças também a esses fatores que o oeste paulista começou a

ser povoado. Outro fator importante nessa época foi a introdução de imigrantes no país de forma mais acentuada.

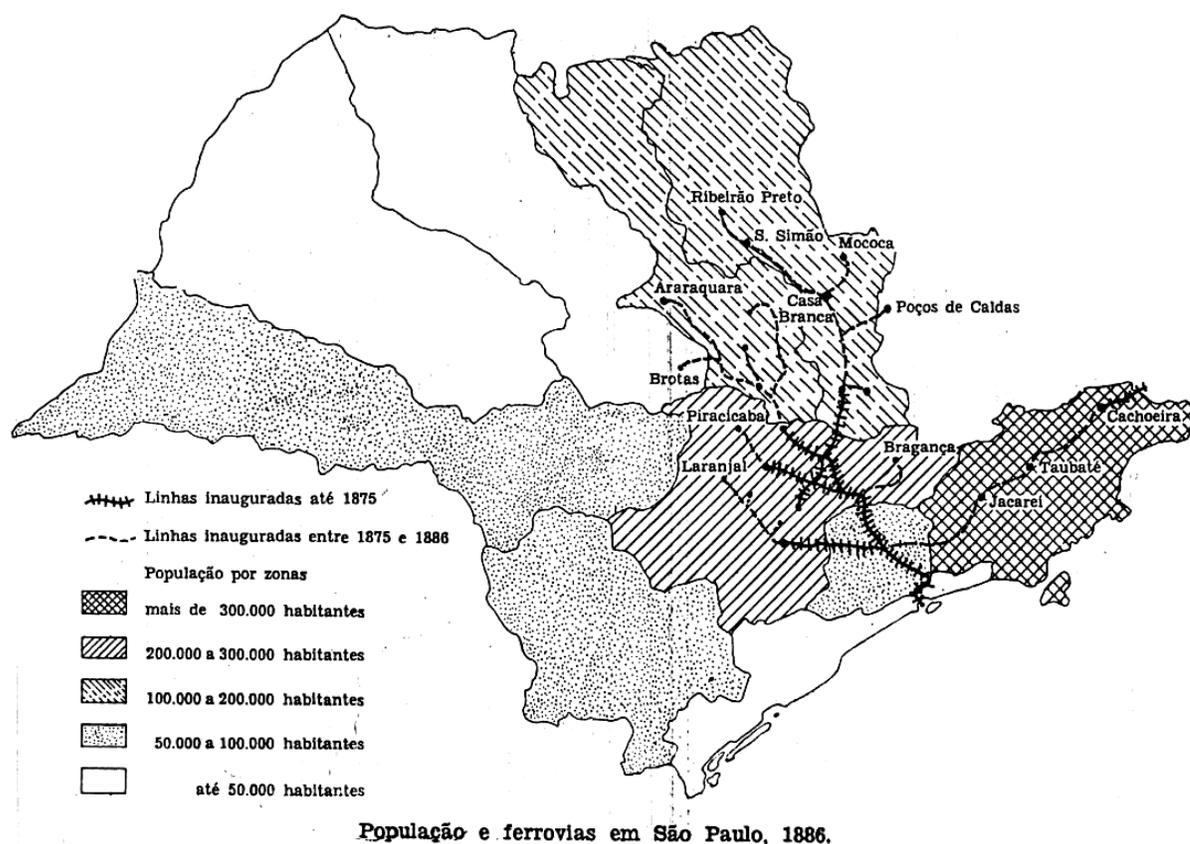
É nesse período que a Mogyana atinge Ribeirão Preto, mais precisamente no ano de 1883, e as margens do Rio Grande no ano seguinte. Várias cidades como Itapira, Pinhal e Poços de Caldas, essa em Minas Gerais, são alcançadas por esses ramais. O ramal de Itapira articula-se com uma ferrovia mineira e por meio dessa união captura para a economia paulista grande parte do sul de Minas. A Mogyana foi a companhia do Estado de São Paulo que construiu maior extensão de linhas férreas nesse período, tornando-se a estrada dos pequenos ramais. Verdadeiras estradas “cata-café” que serviam a seu imediatismo (Matos, 1990).

Quanto à Paulista, sua possibilidade de prolongamento localizava-se em seu ramal de Rio Claro. Era dessa companhia o favorecimento para prolongamento até São Carlos, através das terras do Morro Pelado, dando acesso à região de Jaú, Dois Córregos e Brotas. Surge então, a figura de Antônio Carlos de Arruda Botelho, Conde do Pinhal, que defendia o trajeto pelo Cuscuzeiro, traçado que beneficiaria suas terras. O trajeto defendido pelo Conde do Pinhal era apoiado no traçado do engenheiro Pimenta Bueno, feito a pedido do Governo Imperial, dentro do projeto de extensão para o Mato Grosso. Mas a Paulista acaba por recusar sua opção em 1880.

Assim, em 1881 o Conde do Pinhal organiza sob sua direção a Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro, que constrói o prolongamento de Rio Claro até São Carlos, inaugurado em 15 de outubro de 1884. O ramal de Araraquara inaugura-se em 1885 e o de Rio Claro a Jaú em 1887. Neste mesmo ano a Companhia Rio Claro é vendida aos ingleses por 8.000:000\$000 (£600.000), passando a chamar Rio Claro Railway Company (Zambello, 2005, p. 44). Sob a direção inglesa inicia-se o prolongamento de Araraquara a Jaboticabal e de São Carlos a Santa Eudoxia e Ribeirão Bonito. Até 1892 foram construídos 7 km de um desvio em Brotas e iniciadas as obras do tronco de alguns ramais.

Em março de 1887 a Paulista consegue concretizar suas pretensões iniciais, compra a companhia inglesa pelo valor de 24.666:666\$666 (£ 2.750.000), retífica o traçado conforme seu projeto e completa o prolongamento a Jaboticabal em maio de 1892, a Santa Eudoxia em setembro de 1893 e Ribeirão Bonito no final deste mesmo ano (Zambello, 2005, p. 45). A Companhia Paulista e a Mogyana figuram-se como as companhias mais lucrativas de Estradas de Ferro paulistas.

Figura: População e Estrada de Ferro em São Paulo, 1886.



Fonte: Saes, Flávio A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. p. 41.

A viabilidade das ferrovias paulistas, enquanto empresas, está, em sua origem diretamente vinculada ao café. Podemos perceber por meio dos mapas da progressão das estradas de ferro no Estado de São Paulo que os trilhos seguem o traçado da cultura do café e associa as direções das linhas

às perspectivas dos cafeicultores, expandindo suas produções para terras mais férteis e de topografia elevada (Zambello, 2005). O avanço do plantio de café para essas terras e a adoção de técnicas agrícolas novas viabilizou o aumento da produtividade nos cafezais, chegando a região denominada de Paulista³⁸ a produzir, em 1886, 2.458.134 arrobas de café.

Os resultados econômicos gerados pelo café ainda hoje são visíveis em pequenas cidades do interior do Estado de São Paulo. Um pequeno povoado sempre era formado ao lado das estações. Wilma Perez Costa (1975) afirma que com o aumento da velocidade de circulação das mercadorias, a ferrovia faz também crescer a velocidade da rotação do capital e assim deixava marcas por onde passava.

Abordamos aqui, as principais estradas que surgiram nessa época (Mogyana, Paulista, Sorocaba e Ituana), pois, essas representam a síntese da evolução ferroviária de São Paulo. Mas, é importante lembrar que várias outras estradas foram sendo fundadas e construídas, todas estradas “cata-café”. Algumas partem de cidades maiores, mas muitas partem de simples estações de estradas principais, às quais acabaram incorporando-se com o tempo.

A imigração, nesse período, já se tornava mais efetiva no Estado; surgiram inúmeras sociedades com o intuito de promover correntes imigratórias e prestar auxílio e proteção aos imigrantes. Um exemplo disto foi a fundação, na cidade de São Paulo, da Hospedaria do Imigrante nas imediações dos trilhos da São Paulo Railway (Trento, 1989). A Hospedaria abrigava os imigrantes recém chegados ao país, que em poucos dias eram encaminhados às estações ferroviárias do interior do Estado e posteriormente às colônias das fazendas onde trabalhariam. A partir de 1882 passagens ferroviárias são fornecidas gratuitamente aos imigrantes como meio de facilitar o deslocamento de mão-de-obra para as

³⁸ A região denominada Paulista compreende as cidades de: Anápolis, Araras, Araraquara, Barretos, Bebedouro, Cajobi, Colina, Descalvado, Guairá, Guariba, Jaboticabal, Leme, Limeira, Monte Azul, Olímpia, Palmeiras, Pirassununga, Pitangueiras, Porto Feliz, Rio Claro, São Carlos, Santa Cruz da Conceição, Santa Rita do Passa Quatro e Viradouro. (Zambello, 2005, p. 43).

zonas onde se fazia necessária. Assim, com o fim da escravidão em 1888, a lavoura cafeeira em São Paulo não sofreu nenhum grande colapso, pois, utilizou-se da mão-de-obra do imigrante. É nesse contexto que o Brasil chega ao término do regime imperial em 1889.

2.3 O auge da expansão ferroviária

No decênio de 1890 a 1900 todas as ferrovias prolongam suas linhas. O governo do Estado incentiva a imigração e os imigrantes colaboram cada vez mais na construção dos ramais ferroviários. Foram as zonas da Companhia Paulista e da Mogiana que melhor aproveitaram a mão-de-obra imigrante.

A Paulista, por exemplo, transportou a partir de 1882, os imigrantes e suas bagagens gratuitamente. O relatório da empresa de junho de 1899 informava que já tinham sido transportados, sob estas condições, até aquela data, 420.903 trabalhadores estrangeiros (Lanna, 2002, p. 14). Somente depois da abolição é que os negros puderam efetivamente se inserir no empreendimento ferroviário. Conforme afirma Trindade (2004, p. 102): “os afro-descendentes participaram ativamente da transformação estrutural da província de São Paulo, (...) participaram nos setores de produção, como carregadores, faxineiros, ajudantes, funcionários de baixo escalão ou ainda como ferroviários. Eram considerados pelos empresários reserva de mão-de-obra.”

As origens do setor industrial surgiram a par das empresas agroindustriais dos fazendeiros que se constituíram como empresários. Um exemplo disso é que a Companhia Paulista, uma empresa fundada segundo o interesse dos fazendeiros da região de Campinas, em 1886 era o maior empregador industrial do Estado segundo o autor Warren Dean (1991). O Estado de São Paulo diferia dos demais por

apresentar uma concentração da capacidade industrial e empresarial, associada a uma mentalidade capitalista.

A Paulista atinge Jaboticabal em 1892, conforme afirmamos e, logo em seguida inicia a construção do ramal a Mogi-Guaçu, a partir de Rincão. A Mogyana, por sua vez, continua a construção de novos ramais e o prolongamento dos já existentes à cidade de Serra Negra onde se liga ao ramal de Amparo e ao ramal de Itapira e prolonga-se na direção de Minas Gerais. Depois da fusão da Ituana e da Sorocabana, coube a esta última companhia a ligação de Itu a Mairinque e a Vitória, na linha de São Manuel; nessa direção os trilhos são prolongados até Agudo e em seguida até Avaré.

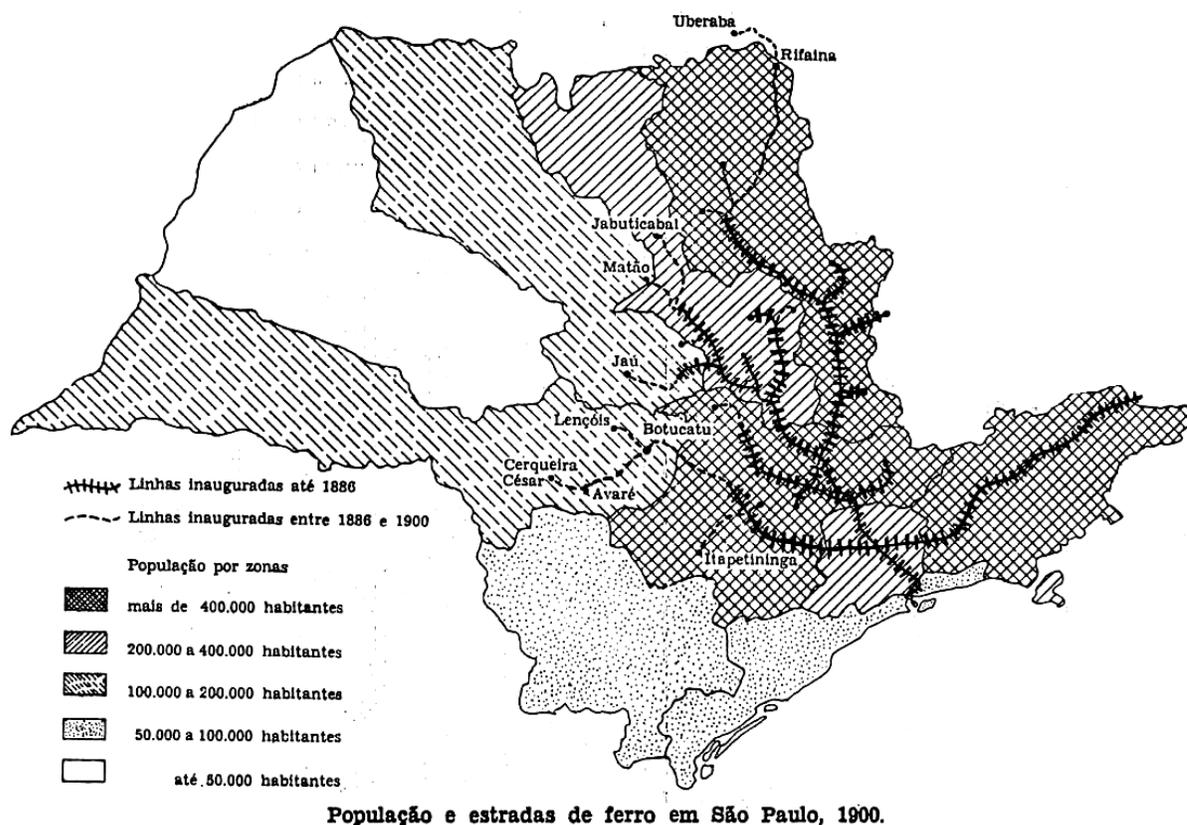
Ainda em 1892, com o intuito de buscar uma alternativa para o litoral, o decreto 977 de 5 de agosto concede à Companhia Mogyana o direito de prolongar sua estrada de ferro até Santos. Tentando afastar o seu traçado da Companhia Paulista e da São Paulo Railway, o projeto da Mogyana, com uma extensão de 258 quilômetros, propunha uma estrada em direção ao mar. Esta estrada partiria de Mogi - Mirim, passaria por Amparo, Bragança Paulista, Piracaia, Nazaré, Tapera Grande, Suzano, Mogi das Cruzes, Alto da Serra e finalmente Santos. No entanto, o trajeto não saiu do papel devido a questões políticas e falta de investimento dos bancos (Zambello, 2005).

No final do século XIX São Paulo apresenta índices satisfatórios de um progresso sempre crescente. São 3.375 quilômetros de estrada de ferro, quase 2.300.000 habitantes e mais de meio bilhão de pés de café (Azevedo, 1980). Os próximos períodos marcam o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva de São Paulo.

A primeira década do século XX é caracterizada pela conquista do “sertão do Estado”. A Paulista atinge Bebedouro e Barretos, passando do café para a pecuária. A linha de Mogi-Guaçu alcança Pontal e Viradouro. A partir de Bebedouro, uma nova ferrovia, a São Paulo-Goiás, alcança a região de Olímpia, com a intenção de prolongar-se pelo território paulista até Cachoeira do Marimbondo, no Rio

Grande, mas esse empreendimento não tem sucesso e a ferrovia pára em Nova Granada. Mais tarde esse trecho acaba sendo incorporado ao sistema da Paulista.

Figura: População e Estrada de Ferro em São Paulo, 1900.



Fonte: Saes, Flávio A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. p. 42.

No ano de 1901 é fundada a Escola de Aprendizes da Paulista, nas oficinas de Jundiaí. Esta escola possuía o objetivo de formar mão-de-obra qualificada para o trabalho ferroviário. Seus alunos eram filhos de ferroviários que nela começavam a estudar desde tenra idade; de tal modo, a Escola de Aprendizes foi um dos recursos empregados para a constituição da chamada "família ferroviária", fiel e identificada com a ferrovia, seus objetivos e métodos (Leme, 1986).



Fonte: Museu da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Jundiaí, São Paulo; foto dos alunos formados no curso de torneiro, em 1956, pela Escola Ferroviária da Companhia Paulista de Estrada de Ferro em Jundiaí.

Tendo sido fundada por grandes proprietários de escravos, a Paulista procurava então se adequar aos novos tempos, substituindo uma relação entre capital e trabalho ainda fortemente impregnada pela mentalidade escravista, por relações pautadas pelo assistencialismo e paternalismo. Além de investir intensamente na formação técnica de seu pessoal desde a infância, a Companhia também criou inúmeras entidades assistenciais (que asseguravam assistência médica e aposentadoria, dentre outros benefícios). Passou a possuir a mão-de-obra ferroviária mais qualificada do Brasil, um dos fatores-chave para a compreensão de sua extrema eficiência enquanto ferrovia.

Segundo Leme (1986, p. 65), o relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro de 1906, registra um quadro de 3.855 empregados; em 1910 esse número subiu para 8.120 e em 1914 chega a 10.160. A Companhia Mogyana por sua vez contava, em 1906, com 2750 trabalhadores, segundo Saes (1986, p. 137). É importante ressaltar que, com o passar dos anos, o emprego de mão-de-obra na ferrovia tende a aumentar, devido à expansão do patrimônio dessas duas empresas e sua progressão para o interior paulista.

Como vimos, a Mogyana foi a primeira estrada paulista a atingir os limites do Estado de São Paulo aproximando-se de Minas Gerais na década de 1880. Novamente essa companhia faz isso, via Igarapava e se junta a Uberaba através do ramal de Franca no início do século passado. Em outra ponta do Estado de São Paulo, a cidade de Itapetininga, na região sul, permaneceu como ponta dos trilhos por muito tempo, até que a estrada fosse prolongada a Itararé, na divisa com o Paraná. É por esse trecho que o sul do país se comunicará com São Paulo e Rio de Janeiro.

No ano de 1902 o Governo Federal toma posse da Sorocabana, já que o Tesouro Nacional e o Banco da República eram seu maior credor e acionista. Para isso, o governo contrai dívida com o Dresdner Bank. Ao arrendarem a Companhia do Governo Federal, em 1907, Farquhar e Legrû, assumem o serviço da dívida. Em 1910, o arrendamento termina e a estrada volta a ser administrada pelo Estado de São Paulo (Saes, 1981, p. 58).

A caducidade do privilégio da margem esquerda do Rio Tietê concedida a Ituana e a Sorocabana permitiu que a Paulista transpusesse o rio e também atingisse Agudo, o que ocorre em 1903. Na época não foi cogitada a construção da linha que ligasse Pederneiras a Bauru, por ser esta cidade visada pela Sorocabana. A chegada da Sorocabana a Bauru em 1905 trouxe, como consequência, seu encontro com a Paulista em Agudos. As companhias encontraram vantagens na aproximação de dois grandes sistemas de viação em pontos tão afastados do litoral, estabelecendo fácil comunicação entre o sul e o oeste do

Estado, permitindo e estimulando as relações de comércio inter-regional. Entretanto, só em 1910 a Paulista interessou-se em prolongar suas linhas e também atingir Bauru.

A primeira década do século XX conta, ainda, com a realização de um dos mais importantes empreendimentos já levados a efeito em nosso país, o início da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que propunha tornar efetiva e viável a comunicação terrestre com o Mato Grosso (Possas, 2001). Depois de muita discussão, Bauru foi indicada como ponto inicial mais convincente para o traçado que visava ligar São Paulo ao sul do Mato Grosso. Assim, foi organizada, em 15 de novembro de 1904, a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (Pelegrina, 2000). É importante lembrar que, em 1904, quando a firma empreiteira, a Noroeste, mandou para Bauru a primeira comissão de engenheiros para realizar os estudos necessários, a cidade ainda não havia sido alcançada pela ferrovia.

Apesar do desconhecimento da região e todas as dificuldades enfrentadas com insalubridade e confronto com indígenas, a Noroeste prossegue em seus propósitos, atingindo Jacutinga, hoje Avaí, em 27 de setembro de 1906. Em 1907, foram inaugurados mais 110 quilômetros até a estação de Avanhandava; nesse trecho, Cafelândia, Lins e Promissão foram os principais núcleos de povoamento. Em 1908, mais um trecho foi inaugurado com 80 quilômetros, passando por Penápolis, Glicério e Birigui, atingindo por fim Araçatuba (Queiroz, 2004).

Para além de Araçatuba, a estrada atinge as margens do Rio Tietê, no quilômetro 336. A partir daí, foi necessário atravessar pântanos e regiões insalubres, o que provocou a morte de inúmeros trabalhadores, e em 1910, as barrancas do Rio Paraná foram alcançadas. Em novembro desse mesmo ano, a estrada alcançou o local onde foi construída a estação de Três Lagoas, primeira cidade do Mato Grosso ligada à Noroeste.

Outra companhia de estradas de ferro foi fundada no final do século XIX em Araraquara. Conhecida como Araraquarense, essa companhia tinha como objetivo, desde seu plano inicial, atingir o

Estado do Mato Grosso. Logo após sua organização, a Araraquarense tratou de construir seus primeiros trechos; em 1901, foi inaugurado o trajeto até Taquaritinga. Como a maioria das companhias, a Araraquarense também foi organizada por fazendeiros dessa cidade e, uma séria crise na lavoura nesse período dificultou a construção de novos trechos.

Em 1908, a Araraquarense obteve do governo do Estado a autorização necessária para prosseguir, atingindo assim, a cidade de Fernando Prestes neste mesmo ano. Mas, apenas em 1912 seus trilhos alcançam São José do Rio Preto, onde ficam estacionados por muito tempo. Inúmeros problemas foram enfrentados por essa companhia, que acabou em 1919 sendo encampada pelo Estado. Só muito mais tarde, depois da década de trinta é que a Araraquarense consegue estender suas linhas e, finalmente, atinge seu objetivo de alcançar a divisa com o Mato Grosso no local denominado Porto do Taboado.

Uma das mais importantes zonas cafeeiras de São Paulo, que se estendia entre o Rio Tietê e a companhia Araraquarense, era servida por uma ferrovia tipicamente cafeeira, a Douradense. Com o tronco inicial saindo de Ribeirão Bonito, ponto de um ramal da Paulista, atingia Dourado e Boa Esperança; mais tarde, suas linhas foram estendidas a Ibitinga, Bocaina, Bariri e Jaú, onde novamente articulou-se à Paulista.

Quanto à Sorocabana, atinge Santo Anastácio, próximo ao Rio Paraná em 1920. A São Paulo-Goiás alcança Olímpia e a Paulista, com o objetivo de melhorar as condições de seu traçado, constrói uma linha até Itirapina, evitando a serra do Cuscuzeiro. A Mogyana constrói suas linhas alcançando o sul de Minas Gerais e ligando-se à Paulista em Pontal e Guatapará.

No ano de 1916 inicia-se a construção do ramal de Piracicaba e inaugura-se a estação de Santa Bárbara do Oeste, que foi interrompida por uma série de problemas, entre eles, a Primeira Guerra Mundial, fazendo com que as obras apenas se completassem em 1922 com a inauguração da estação de Piracicaba. A Primeira Guerra Mundial colocou as ferrovias em uma situação de crise, causada pela

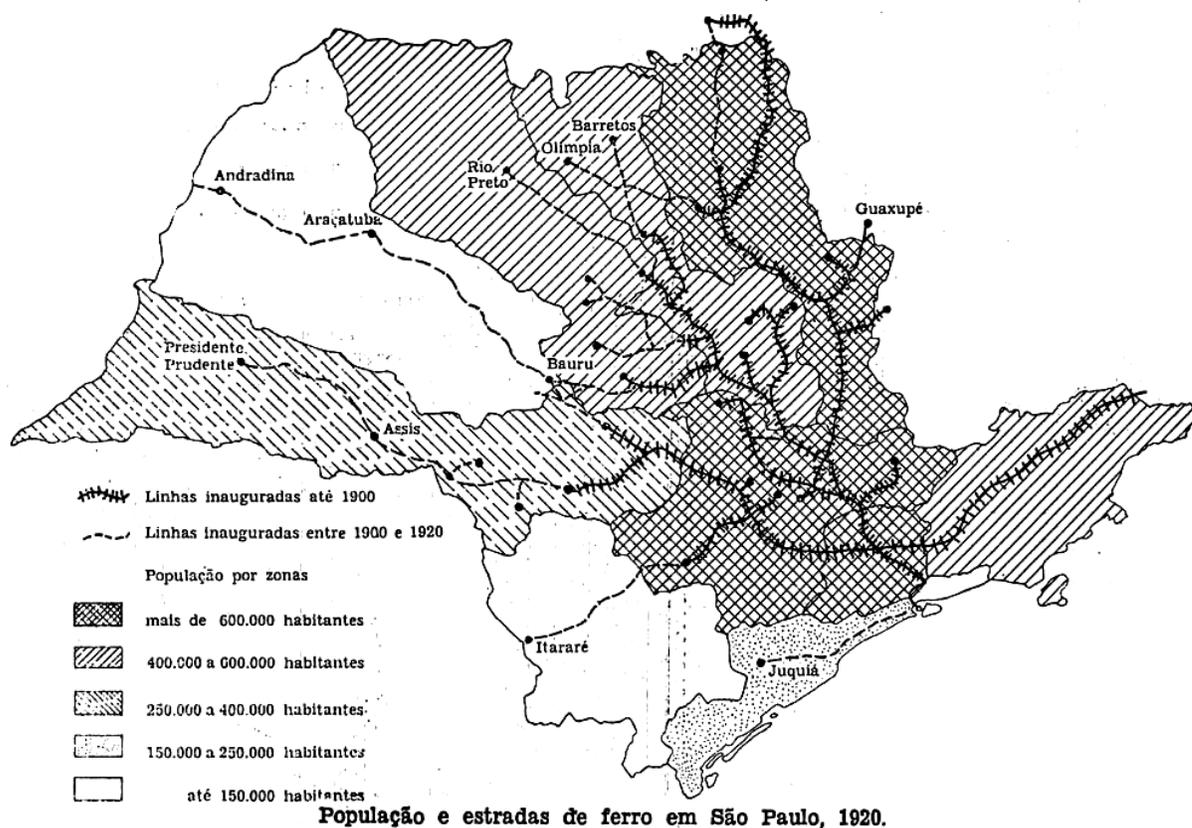
retração das exportações. O ano de 1914 representou uma crise que advinha não só das limitações do mercado externo, mas também da situação econômica interna.

A região da Noroeste começa a povoar-se, fazendo com que algumas estações da estrada de ferro se transformem em cidades progressivas. A São Paulo - Minas utiliza-se de uma estrada fazendeira e, partindo de São Simão atinge São Sebastião do Paraíso, também em Minas Gerais, ligando-se a Ribeirão Preto no Estado de São Paulo. No litoral, uma companhia chamada Southern São Paulo Railway liga Santos ao Vale do Ribeira; pouco tempo depois essa estrada é incorporada pela Sorocabana que também atinge Porto Epitácio, no Rio Paraná, conectando-se então, a uma extensa zona navegável desse rio.

A Paulista, ao alcançar a estação de Colômbia, no Rio Grande, na década de 1920, adquire grandes vantagens relativas ao transporte de gado do triângulo mineiro. A Companhia Paulista prolonga seus ramais além de Piratininga e conseqüentemente faz surgir grandes centros de população, como Marília em 1928. Prosseguindo, essa estrada atingirá Tupã nos próximos anos.

Apenas em 1920 a Noroeste percebe a precariedade da sua linha no Tietê além de Araçatuba, conseqüência da rapidez com que a estrada foi construída, desviando seu trajeto para a margem desse rio. Assim, a construção de uma nova variante começa a ser feita e alcança em 1929, Guararapes; em 1931, Bento de Abreu; em 1932, Valparaíso; em 1933, Aguapeí; em 1935, Lavinia; em 1936, Mirandópolis; em 1937, Andradina e no final do mesmo ano entronca-se com a linha velha de Jupiá (Matos, 1990).

Figura: População e Estrada de Ferro em São Paulo, 1920.



Fonte: Saes, Flávio A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. p. 43.

Entre os anos de 1900 a 1920 as estradas de ferro colocam-se, em algumas áreas, à frente do café e da população. Por isso, o desempenho dessas estradas, como empresas, muitas vezes não foi bem sucedido, justificando assim o caráter estatal que essas ferrovias assumiram.

Em 1929 uma estrada de ferro da Sorocabana partindo de Ourinhos adentra o território paranaense, o que colabora muito para o desenvolvimento dessa região, que apesar de pertencer ao Estado do Paraná, durante muitos anos, dependeu do Estado de São Paulo para sua vinculação, seja ferroviária ou rodoviária.

No ano de 1930, os trilhos da Paulista já percorriam 1475 km chegando aos limites dos Estados de Mato Grosso do Sul e Goiás. Na primeira metade do século XX esta Companhia além de ter incorporado a Estrada de Ferro Rio Claro, a Estrada de Ferro São Paulo Goiás, Estrada de Ferro Dourados, Estrada de Ferro Barra Bonita, Estrada de Ferro Jaboticabal e a Estrada de Ferro Morro Agudo unificou todas as concessões de suas linhas; e a partir de 1914 iniciou o processo de uniformização de todas suas linhas para bitola de um metro e sessenta centímetros, comprovando os motivos pelos quais era considerada exemplo de eficiência e lucratividade.



Fonte: Museu Ferroviário de Jundiaí, cartaz de propaganda das cidades atendidas pela Cia. Paulista, década de 1930.

Outro fator importante da década 1930 na história ferroviária foi a construção pela Sorocabana, já citada anteriormente, da ligação de Mairinque a Santos, em 1937, o que quebrou o monopólio da São Paulo Railway na comunicação do litoral com o planalto. A vantagem dessa ligação ferroviária foi não só ter rompido o monopólio da companhia inglesa, mas ter também facilitado a comunicação, pela igualdade de bitola, com as demais estradas do interior do Estado. A construção dessa linha consistiu

num dos mais admiráveis exemplos do esforço e capacidade da engenharia brasileira, uma vez que o meio geográfico apresentou-se como um sério desafio.

2.4 O fim da era ferroviária

O que eu mais percebi era que a Paulista era exemplar em tudo, horário, tudo e quando entrou o governo a gente achou que ia melhor o ordenado, que ia ser funcionário do governo, mas na verdade não foi isto que aconteceu e nós ficamos meio frustrados porque não foi bem assim. Começaram a faltar material, até luva, coisas que nunca faltaram, pagamento nunca atrasou, mas assim, com o governo ficou tudo mais relaxado, não levavam mais tudo em cima que nem na época da Paulista, inclusive o trabalho mesmo ficou relaxado. Começou assim, vamos dizer, o tipo de produção começou a ser em série, antes era feito aos poucos, um de cada vez, na época da Paulista. Quando passou para o governo mudaram para fazer linha de montagem (entrevista: senhor Otávio – negro).

Como podemos perceber, a via férrea estimulou a navegação e a abertura de caminhos transversais que, partindo muitas vezes de sítios, fazendas e latifúndios convergiam para estações ou pequenas cidades, causando transformações sociais e econômicas nestas últimas, ao promover ligações com outras partes do Estado. Quase toda vida econômica, de produção agrícola ou industrial e de articulação de riquezas foi fortemente marcada até então no Brasil pelas estradas de ferro.

Mas, a ausência de um plano ferroviário é apontado, por muitos autores, como responsável pela precariedade de grande parte da nossa malha ferroviária, especialmente quando o produto que a motivou, o café, deixa de ter a relevância que um dia teve (Azevedo, 1980; Matos 1990; Saes 1981). O

caráter deficitário de muitas estradas e de seus ramais, denunciado com o passar dos anos, fez com que as autoridades optassem pela sua supressão em vez de cuidarem de seu reaparelhamento.

Nos anos de 1929 e 1930 a grande depressão estendeu seus efeitos pelo Brasil e, conseqüentemente, atingiu as ferrovias; nesses anos, o café ainda era a base do tráfego de mercadoria nas ferrovias, mas já não podia mais garantir às estradas a alta rentabilidade de antes, muito menos fornecer perspectivas de desenvolvimento.

Saes (1981, p. 145) considera que o principal fator responsável pelo declínio da rentabilidade das ferrovias foi a queda do percentual do transporte total representado pelo café sobre o peso total de mercadorias transportadas, que se reduziu à metade com o passar dos anos, causando a diminuição da receita real das ferrovias. O segundo fator, de acordo com o autor, foi que a despesa da ferrovia passou a superar o lucro potencial; o aumento da despesa foi devido, principalmente, à queda do valor da moeda nacional. As estradas de ferro dependiam muito de produtos importados (equipamentos, combustíveis e lubrificantes), portanto, a cada desvalorização da moeda nacional, suas despesas cresciam, sem que houvesse aumento correspondente do lado da receita. Outro fator responsável pelo declínio da ferrovia diz respeito aos encargos, empréstimos externos, necessários para novos investimentos, os quais se mostraram com o tempo pesados para serem pagos.

A partir de 1929, ocorreu uma reorientação do Estado no sentido de incentivar outro setor, o industrial. No primeiro período do governo de Getúlio Vargas (1930-1945) houve uma diminuição na construção de trilhos no país, o que já demonstra um abalo do prestígio ferroviário. A indústria já se concentrava na cidade de São Paulo, que passa a atrair mão-de-obra e mercado consumidor.

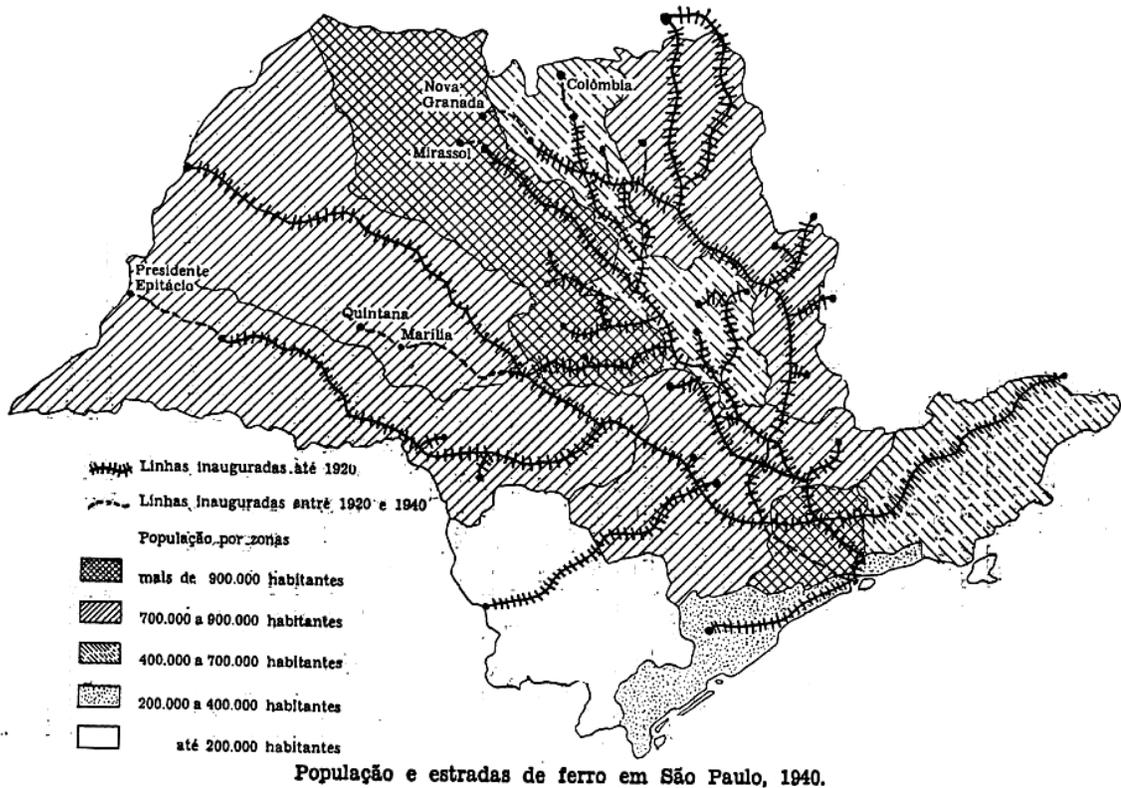
O setor ferroviário demonstra-se cada vez mais precário. A diversidade de bitola, larga e estreita, fragmenta as vias de modo a não permitir uma melhor exploração das redes nos contatos entre regiões, causando o acúmulo de déficits. Capellini (1986, p. 89) demonstra que para um total de cinquenta e uma

estradas de ferro brasileiras, no período de 1943 a 1947, apenas algumas apresentavam equilíbrio entre receita e despesa; as demais estavam em déficit.

Outro ponto assinalado por essa autora é que, ao mesmo tempo em que o Governo Federal colocava como meta a interligação das linhas ferroviárias, havia o problema da diversidade das bitolas, que impedia esse plano. A ausência de uma política coordenadora de modernização da rede ferroviária revela a falta de uma opção realmente efetiva para a recuperação do sistema.

Assim, segundo Zambello (2005), a década de 1940 marca o início de um período de maior estagnação da renda e pauperização ferroviária. As mudanças econômicas afetaram a vida do transporte ferroviário. O estabelecimento de políticas voltadas à modernização da economia brasileira decretou, para o autor, o fim da dinâmica que produziu a ferrovia. O sistema ferroviário caminhou, assim, para a estagnação devido aos déficits das companhias, que não tiveram condições de se reerguer e se adaptarem à nova realidade econômica (Zambello, 2005, p. 17).

Figura: População e Estrada de Ferro em São Paulo, 1940.



Fonte: Saes, Flávio A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. p. 43.

O Estado, nesse contexto, encarregou-se da maior parte do ônus dessa situação, seja por meio da compra, da encampação ou de empréstimos às empresas ferroviárias deficitárias. Como já foi muitas vezes assinalado por sociólogos, historiadores e economistas brasileiros “socializam-se as perdas e privatizam-se os lucros”. Só para se ter uma idéia, em 1949, os trilhos de ferro no Brasil cobriam uma extensão de 36.018 km, dos quais 58% pertenciam à esfera federal, 31% à estadual e 13% às companhias particulares. Deste último percentual, quatro quintos distribuíam-se entre a Mogyana e a Paulista, cujos lucros representavam 86% dos lucros totais das estradas de ferro (Capellini, 1986, p. 30).

A lucratividade da Paulista e da Mogyana contrapõe-se à situação de precariedade das demais ferrovias brasileiras. Mas mesmo assim, a situação privilegiada dessas empresas em relação à situação

geral, não era vista como tranqüila; parecia, ao contrário, ser apenas uma questão de tempo. A Mogyana, no final da década de quarenta, ao fazer um balanço de suas atividades já apontava como indispensáveis providências que deveriam ser tomadas por autoridades governamentais. Tais provisões consistiam basicamente em empréstimos, mas, mesmo assim, essa companhia não conseguiu sobreviver por muito tempo e, em 1948, foi encampada.

É importante notar como o Estado, a partir de então, despreza a malha ferroviária de enorme dimensão, que levou tanto tempo para ser construída e que atravessa São Paulo de norte a sul e leste a oeste, ligando-o não só com o litoral paulista como com os estados ao Sul, ao Norte e a Noroeste.

No que diz respeito aos ferroviários, conforme já assinalado, eles ocupavam posição de destaque no movimento operário brasileiro. Uma prova disso é que muitas conquistas trabalhistas foram por eles logradas para só depois alcançarem outras categorias. Os ferroviários, contudo, viviam uma situação difícil ligada à exploração, que podia chegar a se prolongar até 24 horas diárias de trabalho, sem descanso remunerado; os acidentes de trabalho eram constantes; os salários eram baixos e não havia indenizações por invalidez e/ou velhice. Várias eram as arbitrariedades cometidas pelos patrões, desde maus tratos físicos até furtos nos pagamentos.

Na tentativa de melhorar o setor ferroviário, em 1954, o ministério dos Transportes e Comunicações nomeia uma comissão para examinar as medidas necessárias para transformar as empresas ferroviárias em essencialmente capitalistas. Dentre os vários fatores citados como responsáveis pelo desajuste do setor (a obsolescência do material, os traçados defeituosos e a diversificação das bitolas), essa comissão chega à conclusão de que também podem ser considerados problemas o excesso de pessoal, o transporte gratuito de malas postais e a deficiência das tarifas.

Durante os anos do Governo Juscelino, o Brasil iniciou uma nova era, a partir de um processo de acentuada industrialização. Houve também grande abertura ao capital estrangeiro, responsável, dentre

outras coisas, pelo início das atividades das multinacionais da indústria automobilística. Neste momento, os governantes, em sua maioria, passaram a adotar o sistema rodoviário como opção enquanto meio de transporte, abandonando o investimento nas ferrovias nacionais e, paralelamente a isso, canalizando os recursos financeiros para a construção de rodovias e, não mais, para as estradas de ferro.

Os caminhões passaram a competir com as ferrovias no transporte de todos os tipos de mercadorias, inclusive, aquelas tidas como carga tipicamente ferroviária. As rodovias, paralelas às estradas de ferro, transportavam quantidades enormes de cal, carvão de pedra, gasolina, madeira, lenha entre outros produtos; as estradas de ferro pareciam ter perdido seu lugar com a concorrência dos caminhões.

Os números não deixavam dúvidas quanto ao tratamento diferenciado dispensado aos vários meios de transporte no Brasil. O setor rodoviário, que captava o capital estrangeiro, era cercado de grandes privilégios. Nas três décadas demonstradas abaixo se desenhou a seguinte redefinição da participação ferroviária nos transportes em quilômetros.

Tabela: Extensão das redes viárias (ferrovia/rodovia) por ano:

Extensão das Redes Viárias				
<i>Redes</i>	<i>1951</i>	<i>1960</i>	<i>1970</i>	<i>1978</i>
<i>Rodovia</i>	302.147	467.026	1.144.630	1.557.284
<i>Ferrovia</i>	36.843	37.230	31.881	30.023

Fonte: Capelini, Helena M. de Andrade. *Ferrovários no País do Automóvel: Trilhas da Resistência 1948-1980*. Tese de Mestrado – Araraquara, UNESP, 1986, p.83.

Segundo Capelini (1986, p. 83), nos trinta anos que se seguem a 1950, as rodovias aumentam sua participação em 415% em extensão, enquanto, as ferrovias tiveram sua extensão diminuída em 18,5% no Estado de São Paulo.

Nesse sentido, embora a Companhia Paulista - baluarte da iniciativa privada no campo ferroviário - dispusesse de uma saúde financeira melhor que as demais ferrovias brasileiras, também ela começou a se ressentir economicamente com a concorrência cada vez mais acirrada do transporte rodoviário. Sua situação financeira começou a se tornar cada vez mais insustentável, fator que passou a influir nos salários de seus trabalhadores. Assim, as greves começaram a pipocar, em decorrência dos baixos salários. O mais longo destes movimentos, o de 1961, foi o principal sintoma de sua comprometida saúde financeira, demonstrando que a empresa dependia de subvenções estaduais cada vez maiores.

Neste ano, entretanto, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro encerraria sua vida enquanto ferrovia privada, tendo em vista que conforme elucidamos na nota 34 da página 84, sua passagem para o Estado já estava prevista no processo de concessão de linhas que passa a vigorar a partir de 1880, quando a concessão inicial (de 1852) que previa a possibilidade de resgate pelo Estado em 30 anos é substituída por um segundo processo de concessão, que estabelece o prazo de 90 anos para que a ferrovia passasse obrigatoriamente a pertencer ao Estado.

O processo de resgate da ferrovia pelo Estado já estava, portanto decretado a priori. Vale destacar aqui, que o momento em que isto ocorreu (1961), a ferrovia já não possuía no país a importância que tivera no início do século, tendo em vista o desenvolvimento industrial e a implementação do transporte rodoviário, sobretudo a partir da segunda metade dos anos de 1950.

É importante destacar aqui, que a concessão estatal permitiu ao capital privado usufruir todo o lucro do período áureo do transporte ferroviário, tendo o resgate da Companhia Paulista de Estrada de

Ferro pelo Estado ocorrido num momento em que esse tipo de investimento já não mais interessava como empreendimento ao capital financeiro.

A situação das ferrovias nos anos de 1960 e 1970 apontava para o descaso que vivia esse setor: foi nesse período que os trilhos foram encurtados, com 1.858 quilômetros tendo sido arrancados. No Estado de São Paulo, em 1971 foi criada a FEPASA (Ferrovias Paulistas S/A) ³⁹ que reunia várias companhias em uma única empresa, com a participação majoritária do Estado em seu capital. Concebida inicialmente pelo Governo Abreu Sodré como uma tentativa de aperfeiçoar qualitativamente a gestão de suas cinco ferrovias estaduais (Paulista, Sorocabana, Araraquara, Mogyana e São Paulo - Minas) a partir da fusão e centralização das mesmas numa única administração, a FEPASA, após a sua criação, produziu o efeito inverso.

No que diz respeito ao número de funcionários, naquele período, a FEPASA contava com 7,1 trabalhadores por quilômetro, um contingente de 36.665 ferroviários para 5.250 km de estradas de ferro, sendo 17.237 da Sorocabana; 5.709 da Mogyana; 547 da São Paulo - Minas; 10.101 da Paulista; e 3.071 da Araraquarense. Em 1972, a direção da FEPASA reduziu seu quadro de funcionários para 29.386 trabalhadores, que passava a representar 5,65 funcionários por quilômetro. Segundo a empresa, o enxugamento do número de funcionários era necessário devido às dificuldades na relação receita/despesas (Zambello, 2005, p. 224). Após o término do Governo Abreu Sodré, a FEPASA, seja por má administração ou outros motivos, iniciou um processo de degradação e desmonte progressivos das ferrovias que a compunham, dentre as quais a Companhia Paulista, cujas linhas remanescentes encontram-se atualmente em estado deplorável.

A concentração empresarial de todas as ferrovias paulistas, ocorrida sob o controle do Estado, trouxe mudanças fundamentais de ordem administrativa e contratual para os trabalhadores ferroviários.

³⁹ Lei Estadual nº 10410 (Pelegrina, 2000, p. 32).

Uma das modificações foi a criação do pessoal excedente que, tendo direitos adquiridos não podia ser dispensado. Foram então, transferidos para outras secretarias ou tiveram que se ocupar de outras tarefas. Em 1976, um novo regime de contrato foi oferecido aos ferroviários, o “contratão”⁴⁰, como eles o chamavam. Sem ter tempo para avaliar o “contratão” muitos trabalhadores o assinaram, sem saber muito bem o que estavam fazendo e só mais tarde puderam verificar o quanto perderam, principalmente no que dizia respeito à estabilidade de emprego, licença prêmio e adicional por tempo de serviço.

O abandono das estradas de ferro começou a ganhar visibilidade a partir de reformas econômicas promovidas pelos governos estaduais e federais. Nas décadas de 1980 e 1990 o processo de degradação da malha ferroviária continuou. Em setembro de 1995, um plano de modernização das ferrovias paulistas foi estabelecido, formulado pela equipe econômica do diretor presidente da FEPASA. O plano baseava-se em mudanças que deveriam ser realizadas na esfera cultural, ancoradas na idéia de que estavam acontecendo mudanças no âmbito nacional, impulsionadas pela globalização e de que neste contexto os mecanismos de mercado eram bons indicativos do tipo de comportamento que as empresas deveriam seguir.

Nesse sentido, ele visava tornar a empresa viável no mais breve espaço de tempo, com a diminuição do quadro de funcionários, contando com o mínimo de repasse do Tesouro do Estado, diminuindo os custos operacionais pela eliminação do desperdício, realizando a transferência da concessão da operação ferroviária para a iniciativa privada, vendendo o patrimônio para pagar o passivo e, se reorganizando funcionalmente para atingir e manter o equilíbrio financeiro e econômico (FEPASA, 1995, p. 62).

⁴⁰ Acordo realizado entre a empresa e alguns trabalhadores, no qual em troca de um acerto de contas, alguns ferroviários pediam demissão voluntariamente.

Segundo Zambello (2005, p. 231), os comportamentos assumidos pelo Estado na década de 1990, tiveram conseqüências negativas para o setor ferroviário, em um contexto de total domínio do transporte rodoviário no país. O autor demonstra que, neste período, as rodovias eram responsáveis por 58% do transporte de carga no Brasil, contra 27% das ferrovias. O plano de reestruturação de 1995 provocou uma queda ainda maior no transporte de mercadorias, uma vez que o Estado deixou de investir na estrutura ferroviária. Em 1988, por exemplo, 21 milhões de toneladas eram transportadas pelas ferrovias; em 1997, já com o plano em prática, este número baixara para 13 milhões de toneladas transportadas. Neste mesmo ano, visando amortizar o pagamento das dívidas do Banespa junto ao Governo Federal, o Governo do Estado de São Paulo entregou a FEPASA a este último, que incorporou a Rffsa⁴¹, na ocasião já com diversas de suas Superintendências Regionais (malhas) sendo privatizadas. Renomeada pela Rffsa como "Malha Paulista", a ex-Fepasa e outras ferrovias sob o controle da União foram incluídas no Plano Nacional de Desestatização e privatizadas pelo BNDES em dezembro de 1998⁴². A "Malha Paulista", formada pelas estradas de ferro do Estado de São Paulo, foi assumida e dividida pelas empresas: Ferrovias Bandeiras S/A (FERROBAN); MRS LOGISTICA e NOVOESTE.

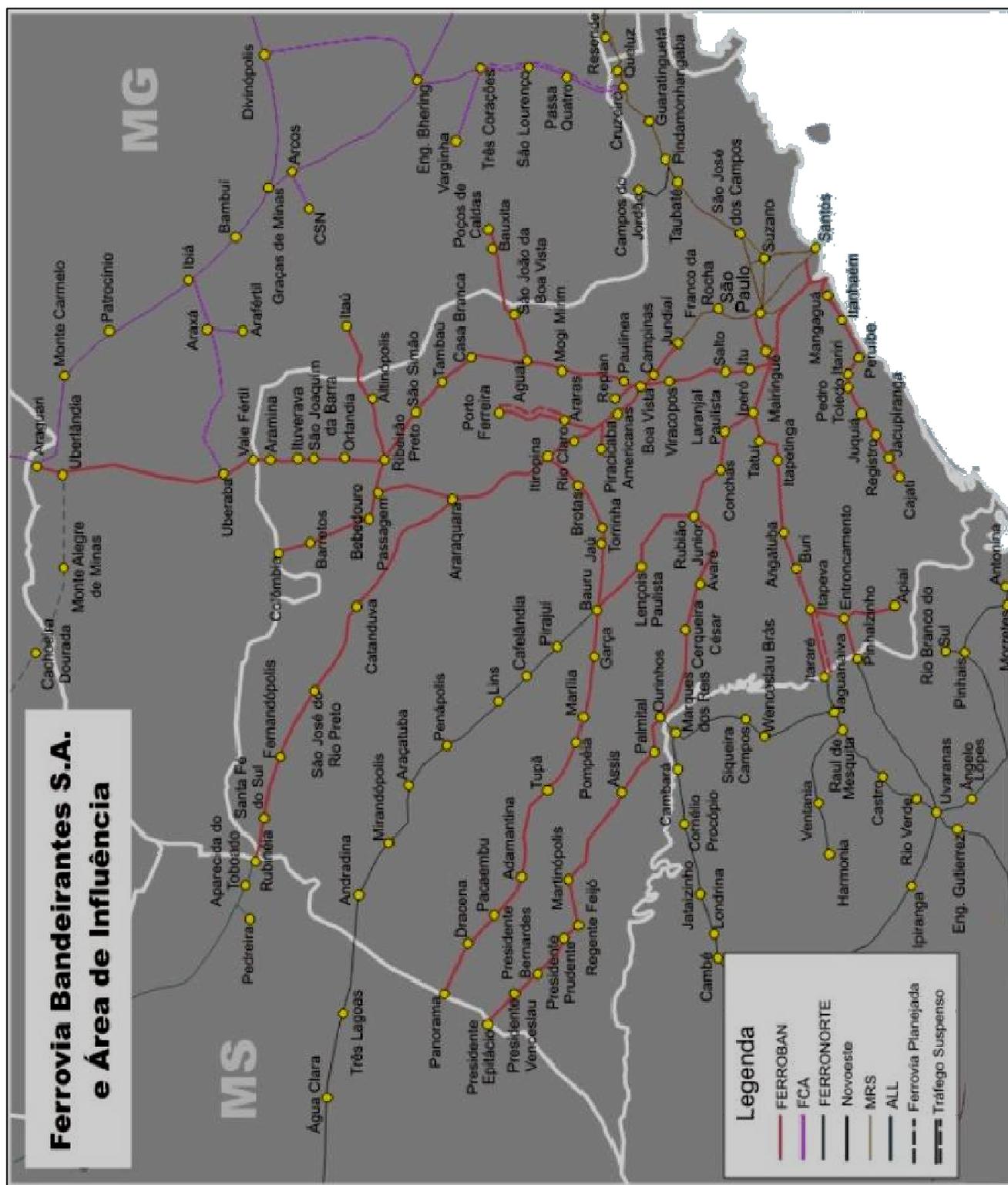
As linhas remanescentes da Companhia Paulista, Mogyana, Araraquarense, Sorocabana e São Paulo - Minas ficaram sob o controle da FERROBAN⁴³. No mapa a seguir é possível perceber a extensão da atual malha ferroviária do Estado de São Paulo, que não difere muito da construída até 1940.

⁴¹ Rffsa (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) – chegou a possuir 77% do total de quilômetros do sistema ferroviário nacional, ou seja, 22.837 km, dos 29.934 km da malha brasileira (Pelegrina, 2000, p. 63).

⁴² Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Programa Nacional de Desestatização. Edital N° PND – 02/98/RFFSA.

⁴³ Em 2006 a FERROBAN teve seu controle assumido pela América Latina Logística (ALL), empresa brasileira do setor de logística ferroviária do grupo GP Investimentos, em vista da incorporação de ações da holding Brasil Ferrovias à ALL.

Figura: Estrada de Ferro em São Paulo, 2008.



Fonte: www.transportes.gov.br/bit/mapas/mapclick/ferro/mapasferro.htm, visitado em 01 de fevereiro de 2008.

O quadro de funcionários que em 2001 era de 3.000 pessoas; passou, em 2004, a contar com apenas 1.650 trabalhadores. Com a diminuição do número de funcionários cresceu o número de acidentes, registrando-se a média de um acidente por dia. A rede ferroviária Brasileira, desde as privatizações, incluindo a Rede Ferroviária Federal e a FEPASA, encolheu ainda 4 mil quilômetros (Zambello, 2005; p. 235).

Algumas partes do patrimônio imóvel da antiga Paulista, Mogyana e Sorocabana ainda se encontram em pé, porém com os dias contados: não incluídos na privatização e propriedade do Governo Federal, estão sendo transferidos para diversas prefeituras municipais, que os transformarão para outros fins ou os demolirão, pura e simplesmente. Tem sido este o destino de diversas estações que desde dezembro de 1998, enquanto aguardam os seus destinos finais, têm servido de abrigo a indigentes e locais para o tráfico de drogas e interceptação de objetos roubados. Enquanto isso, muito de seu material rodante, como os outrora orgulhosos carros Pullman Standard e as imponentes locomotivas elétricas (sem terem como funcionar, já que em 1999 foram definitivamente aposentadas, com a desativação da tração elétrica, e a retirada da rede aérea) deterioraram-se nos pátios de manobras de diversas estações, enquanto aguardam o seu final.

No presente, a malha ferroviária serve como corredor de exportação dos produtos com baixos valores agregados, provenientes principalmente do Mato Grosso do Sul e sudoeste mineiro. Em maio de 2005, o presidente da república anunciou um investimento de R\$ 1,3 bilhões destinado à reestruturação da Brasil Ferrovias; isso determinou a reestatização da empresa. O BNDES elevará a participação de 34% para 49% no capital de holding, mas este investimento não garante a retomada do transporte de passageiros; o intuito é viabilizar a viagem de grão e matéria prima, destinados à exportação (Zambello, 2005, p. 239).

2.5 Organizações Operárias: o sindicato e a ferrovia

Como já afirmamos, a ferrovia e o trabalho assalariado aparecem como transformações exigidas pela expansão cafeeira. Segundo Leme (1986) é a ferrovia uma das primeiras empresas a possibilitar a formação de um mercado de trabalho livre, uma vez que essa, desde seu início, utilizou o trabalho assalariado. Além de favorecer a expansão da economia, o desenvolvimento e a integração, é no sistema ferroviário que também afloram as primeiras idéias em favor da causa operária.

Leme (1986, p. 41) chama a atenção para as difíceis condições de vida e de trabalho do operariado brasileiro no início de sua constituição. Apesar de muitas vezes possuir uma longa jornada de trabalho, seu salário era pago com atraso e permitia somente o mínimo para a sua subsistência e de sua família. O operariado não contava com nenhum tipo de segurança no trabalho, previdência social e nem aposentadoria. Além disso, muitos operários eram demitidos sem justificativa e os freqüentes acidentes de trabalho não eram indenizados.

A situação à qual estavam sujeitos os trabalhadores brasileiros encontra resistência no final do século XIX, manifestada por diferentes formas, como por exemplo, a criação de associações e/ou sociedades. Porém, as associações de operários eram débeis e possuíam um caráter mais assistencialista; sendo assim, estas sociedades operárias poderiam ser mais caracterizadas como mutualistas que sindicais (Batalha, 2000). Existiam também neste período as caixas beneficentes⁴⁴, cujos objetivos iam desde o atendimento social ao empregado, até programas assistenciais farmacêuticos e médicos.

⁴⁴ Muitas empresas, por exemplo, possuíam sua Sociedade Beneficente, inclusive as Estradas de Ferro. A sociedade Beneficente da Companhia Paulista foi fundada em 1895, e a objeção a ela foi um fator importante para a deflagração da greve de 1906 (Leme, 1986, p. 74).

No início do século XX as manifestações operárias ampliam-se e caracterizam-se por uma maior organização, surgindo, assim, as primeiras associações do tipo sindicato operário voltadas para a ação econômica, com questões relativas à jornada de trabalho, condições de trabalho, salários e formas de pagamento (Batalha, 2000).

Com efeito, a partir de 1905, os operários começaram a reagir às condições de trabalho às quais estavam sujeitos. No início, as reiteradas tentativas de reação feitas em São Paulo foram, contudo, malogradas. É importante salientar também que, apesar de os ideais operários serem semelhantes, variava, no entanto, a forma de ação que desenvolviam as diferentes correntes, entre as quais predominavam os anarquistas.

Até 1920, existiam essencialmente duas concepções de práticas sindicais. A primeira conhecida como sindicato de ação direta, ou sindicalismo revolucionário, e a segunda, o sindicalismo reformista (Moraes Filho, 1978). O sindicalismo revolucionário foi o de tendência mais influente no movimento operário na Primeira República, tanto por suas diversas lutas sociais como pelas organizações que criou, o esforço mais consistente de suas ações e o caráter mais sistemático de suas concepções. O sindicalismo reformista (ou sindicalismo “amarelo”), por sua vez, caracterizava-se por uma concepção menos política a respeito do funcionamento do sindicato, com uma prática sindical partilhada por várias correntes (republicanos sociais, sindicalistas pragmáticos, positivistas, etc); era um sindicalismo que via a necessidade de organizações duradouras, fortes e financeiramente sólidas, mas que entendia a greve como um último recurso (Batalha, 2000).

Durante todo o período da Primeira República houve uma única legislação especificamente voltada para os sindicatos; foi o decreto 1.637 de 5 de janeiro de 1907, que dispunha sobre os sindicatos profissionais e cooperativas. Essa legislação criava uma série de restrições práticas ao enquadramento das sociedades operárias existentes, estipulando, por exemplo, (i) que apenas os ofícios

similares poderiam fazer parte de um mesmo sindicato, o que excluía as associações pluriprofissionais, e (ii) que apenas brasileiros ou estrangeiros com mais de cinco anos de residência no Brasil poderiam fazer parte de suas direções. A maioria das sociedades operárias, devido a isso, preferia ignorar a legislação de 1907, continuando a se organizar sob os termos da legislação que regia o funcionamento das sociedades civis, como o Código Comercial de 1850 e, depois o Código Civil de 1916 (Batalha, 2000).

O impulso fundamental na tentativa de unificar a ação operária ocorreu, em 1906, com a realização do I Congresso Operário Brasileiro, com sede no Rio de Janeiro, cujo principal intuito foi promover a união, estreitar os laços de solidariedade entre o proletariado organizado e defender as reivindicações econômicas dos trabalhadores (Leme, 1986).

Após o congresso de 1906, as federações Operárias (de âmbito Estadual) tornaram-se uma realidade e, assim, grande parte das categorias profissionais possuía a sua Liga Operária, também no âmbito regional. É neste contexto que nasce o sindicalismo ferroviário no Estado de São Paulo no início do século XX, fortemente marcado por influências anarco-sindicalistas⁴⁵ e anarquistas⁴⁶ trazidas

⁴⁵ Anarco-sindicalismo: Trata-se de uma corrente sindicalista que adquiriu esta denominação a partir da cisão provocada no 5º Congresso da AIT (Primeira Internacional dos Trabalhadores), em Haia, no ano de 1872, e que foi adotada por um grupo significativo os operários brasileiros até a década de 1930. O anarco-sindicalismo pode ser considerado uma doutrina e um método de luta. Em sua doutrina, o trabalhador é visto como uma célula importante da sociedade e, por isso, deve ser aperfeiçoado e desenvolvido. Como método de luta, busca a anulação do sistema capitalista pela ação direta, pela greve geral revolucionária e pela substituição por um novo tipo de sociedade fundada na autogestão (Martins, 2010).

⁴⁶ Anarquismo: após a libertação dos escravos, a fim de substituir a mão-de-obra por eles proporcionada, o Brasil abriu suas portas à imigração. São Paulo se tornou, assim, o maior centro econômico da nação. Após algum tempo nas plantações, esses imigrantes, escolheram ir para as cidades para poderem exercer atividades industriais e artesanais que já praticavam em seus países de origem. Contribuíram com o aparecimento de um proletariado urbano, que além de uma nova força de trabalho, trazia também novas idéias. Muitos deles, principalmente os espanhóis, portugueses e italianos, traziam o ideário do anarquismo em suas mentes. A palavra anarquia vem do grego e significa “sem governante”, sendo assim esta palavra pode ser usada para expressar tanto a condição negativa de ausência de governo, quanto a condição positiva de não haver governo por ser ele desnecessário à preservação da ordem. Outra explicação histórica do termo, nos conta que na Grécia, por volta de 478 A.C., existiu um homem chamado Arquias que escravizava e barbarizava o povo que se reuniu para protestar contra ele, An-Arquias eram os que se opunham a ele, já que o prefixo “An” significa negação (“não”) na língua grega. O Anarquismo, como movimento, é um sistema de pensamento social visando a modificações fundamentais na estrutura da sociedade, com o objetivo de substituir a autoridade do Estado por alguma forma de cooperação não governamental entre indivíduos livres. Liberdade, responsabilidade e autodisciplina são as palavras de ordem do movimento Para os anarquistas o futuro da humanidade exclui todo principio de autoridade, de domínio e de exploração do homem pelo homem. O sujeito

pelos imigrantes europeus e que encontraram um solo fértil para sua disseminação, em virtude das relações sociais predominantes no país (Zambello, 2005). No caso da Companhia Paulista, esta tem sua Liga Operária criada no ano de 1906, a qual tinha sedes nas cidades de Jundiaí, Campinas e Rio Claro.

É neste mesmo ano, de 1906, que ocorre a maior greve ferroviária acontecida na Companhia Paulista durante o período da primeira república. Entre os dias 15 e 29 de maio de 1906, os grevistas da Paulista paralisaram o tráfego dos trens a partir de Jundiaí em direção ao interior do Estado e ao longo de 14 dias conseguiram a adesão de outros trabalhadores de diversas companhias ferroviárias e também de outras empresas do Estado.

Segundo Hall (2004), apesar de todas as circunstâncias desfavoráveis e da desconfiança de muitos militantes, a greve de 1906 pode ser considerada como um movimento extraordinário, tanto pela solidariedade entre os grevistas, quanto pelo apoio que o movimento recebeu de outros trabalhadores. Havia várias insatisfações entre os ferroviários da Paulista, mas a Liga Operária de Jundiaí decretou a greve com apenas duas reivindicações: a substituição de dois chefes, considerados abusivos, e o fim da obrigatoriedade de inscrição na Sociedade Beneficente, mal administrada pela companhia, segundo os grevistas.

Antônio Prado, presidente da Paulista e prefeito de São Paulo neste período, mostrou-se intransigente com os grevistas e anunciou que “o único vencedor nesta luta seria a força” (Hall, 2004, p. 270). Os ferroviários, cuja liga incluía 3.500 dos 3.800 empregados da Paulista, ocupavam um lugar estratégico na economia e os trabalhadores escolheram um momento propício, o começo da colheita de café, para iniciar o movimento. O efeito econômico da greve começou a ser sentido logo nos seus

que segue as idéias anarquistas é um cidadão, que não quer ser oprimido, mas também não quer oprimir, que não quer ser explorado, mas também não quer explorar, que não quer ser iludido mas também não quer iludir os outros (LEUENROTH, 1963, p. 22).

primeiros dias e os ferroviários da Mogyana, em solidariedade aos seus colegas da Paulista, também pararam de trabalhar. Prado mobilizou a polícia e recrutou fura-greves, inclusive maquinistas da marinha de guerra para que os trens voltassem a funcionar. Os grevistas responderam com atos de sabotagem, untando os trilhos com graxa e sabão, o que imobilizou as locomotivas.

A polícia prendeu centenas de trabalhadores, impediu reuniões e atacou manifestantes. O governo também manipulou notícias e impôs censura. No dia 26 de maio de 1906, a Federação Operária decretou greve geral em protesto à violência que o governo de Antônio Prado desencadeara contra o movimento. Entretanto, no dia 29 de maio, houve um tiroteio em Jundiaí, com a morte de dois grevistas e um soldado. A Federação Operária então decretou o fim da greve (Batalha, 2000; Hall, 2004; Leme, 1986).

Apesar da derrota, podemos tirar conclusões positivas desse movimento, pois, mesmo coagidos pela violência da força policial e perseguição por parte do presidente da Paulista, os trabalhadores demonstraram o teor das suas aspirações, o que segundo Hall (2004), contribuiu para despertar o espírito do operariado de São Paulo, constituindo um ganho político. É importante salientar, também, que os ferroviários são, já neste período, uma das principais lideranças do movimento operário brasileiro, papel que continuarão a desempenhar no contexto nacional até o golpe de 1964 (Leite, 1987).

As influências anarco-sindicalistas e sindicalistas vão permanecer até o final da década de 1910, em quase todo cenário político sindical do país. Durante esses anos, encontram-se algumas notícias esparsas na imprensa sobre a criação de duas associações de resistência dos ferroviários: União dos Ferroviários de 1914 e União Geral dos Ferroviários, que ora aparece como de 1917, ora de 1919 (Hall, 2004). Já no governo de Arthur Bernardes e durante toda a década de 1920, a repressão policial coibiu as lideranças e dispersou as movimentações operárias. O governo, porém, foi obrigado a tomar algumas

atitudes legais voltadas para os trabalhadores, como férias anuais de quinze dias para os empregados do comércio, da indústria e dos bancos. Essas atitudes decorreram menos das boas intenções de Bernardes que da necessidade de melhorar a imagem do país no exterior (Batalha, 2000).

Neste mesmo período foi divulgada a idéia de que as empresas ferroviárias e o Estado eram responsáveis por uma legislação com o intuito de melhorar as condições de vida dos trabalhadores, a chamada “Lei dos Ferroviários” ou Caixa de Aposentadorias e Pensões de 1923⁴⁷ (Zambello, 2006).

Até meados da década de 1920, uns mais, outros menos, os sindicatos foram associações instáveis. Simão (1966, p. 166) afirma que: “as categorias profissionais mais importantes aparecem com mais constância, apresentando menores soluções de continuidade; são exemplos destas categorias os trabalhadores têxteis, gráficos e ferroviários”. Essas foram as principais categorias que lograram várias conquistas trabalhistas que só na década de 1930 foram estendidas a outras categorias.

Em 19 de março de 1931 foi decretada a lei sindical 19.770 que cria os pilares do sindicalismo oficial no Brasil. Essa lei estabelecia o controle financeiro do Ministério do Trabalho sobre os sindicatos e definia o sindicalismo como órgão de colaboração e cooperação com o Estado. Nesta década também as normas da legislação sindical⁴⁸ baixadas pelo Ministério do Trabalho obrigam os ferroviários a organizar os sindicatos por empresas e montá-los nas suas respectivas bases regionais.

As greves ferroviárias emergem como um indicativo de um período de grandes transformações políticas no país e da agitação operária em torno das possibilidades da organização dos trabalhadores. Um exemplo, nesse sentido, foi a greve dos ferroviários da São Paulo Railway, que, mobilizados por

⁴⁷ Essa Lei foi responsável pela instituição das Caixas de Aposentadorias e Pensões - Lei n° 4.682, de 24 de janeiro de 1923, conhecida como Lei Eloy Chaves (Batalha, 2000, p. 59).

⁴⁸ O Decreto 19.770 de 19 de março de 1931 regulamenta que não podiam as profissões permanecer fragmentadas, divididas por inúmeros círculos, federações, ligas, uniões, sindicatos e outros órgãos, também não se pode ignorar que referido Decreto possuía em seu bojo a franca intenção de retirar o sindicato da esfera privada para transformá-lo em pessoa de Direito Público atrelado diretamente ao governo. Essa orientação sagrou-se em uma natural inclinação do Decreto n. 19.770/31, pela unicidade sindical, ou seja, a unidade sindical estipulada e garantida pelo Estado (Moraes Filho, 1978).

um comando de greve ligado à União Operária dos Ferroviários da S.P.R., iniciaram no dia 02 de fevereiro de 1932 um movimento que veio a se propagar em uma série de greves operárias dirigidas por outras organizações autônomas de trabalhadores.

Segundo Moraes Filho (1978), a liberdade sindical no período pós 1930 no Brasil era praticamente nula; os sindicatos não gozavam nem de independência administrativa. O Estado passa a intervir, a partir de um planejamento racional, na vida cotidiana dos sindicatos, como forma de controlar a mobilização operária (Leite, 1987). O artigo 138 da Constituição Federal desta época declarava que “dentre as associações profissionais livremente constituídas, somente aquelas que o Estado distingue com seu reconhecimento podem exercer autoridade pública, a elas por este meio especialmente delegada” (Moraes Filho, 1978, p. 259).

O Estado passa a interferir nas relações de trabalho por duas vertentes. De um lado, a partir da criação do sindicalismo oficial, corporativista, que transformou os sindicatos em órgãos burocratizados, dependentes do Estado (por meio do controle que o Ministério do Trabalho passou a exercer sobre eles) e desvinculados da base, além de não contemplar nenhuma forma de organização dos trabalhadores nos locais de trabalho. De outro lado, através da legislação protetora do trabalho, a partir da qual será regulamentada e estendida ao conjunto de trabalhadores urbanos uma série de conquistas sociais, que na verdade, já haviam sido obtidas pelos setores mais combativos e mobilizados (Leite, 1987), entre os quais os ferroviários ocupavam um papel destacado⁴⁹

Assim, a legislação não significou uma “doação” por parte do então presidente Getúlio Vargas, como tanto se difundiu. Segundo Leite (1987, p. 26) a legislação não pode ser pensada sem que se considere a imensa mobilização de trabalhadores, como os ferroviários, levada a cabo durante a

⁴⁹ A relação entre essas duas faces da legislação trabalhista (a sindical e a dos direitos) evidencia-se com a obrigatoriedade estabelecida por lei, logo a seguir, de que só poderiam gozar plenamente dos direitos trabalhistas os trabalhadores que fossem associados aos sindicatos oficiais.

Primeira República e na primeira metade dos anos de 1930, a partir da qual, os trabalhadores batalharam duramente contra as difíceis condições de trabalho a que estavam submetidos e pressionaram, através de um vigoroso movimento grevista, pela decretação e regulamentação das leis sociais e o cumprimento da legislação em vigor.

Em 1º de maio de 1932 foram programadas manifestações e diversas categorias se mobilizaram para ir à greve. Como uma forma de resistência às punições patronais que os ferroviários estavam sofrendo, no dia 2 de maio, esse trabalhadores 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 algumas cidades do interior do Estado, o que provocou a desorganização do sistema de escoamento de produtos entre São Paulo e o Porto de Santos (Zambello, 2006). Estas manifestações ferroviárias reivindicavam principalmente o aumento nos ordenados, diários ou por hora, nas seguintes bases: porcentagem variável de 30% a 10%; cumprimento da lei de férias; salário igual para todos os trabalhadores e a adoção de medidas de higiene e conforto nos locais de trabalho.

Rumores de novas manifestações grevistas eram ouvidos no início de 1933 e neste contexto de movimentação social os ferroviários do Estado de São Paulo se engajaram na luta pela construção da “unidade” da categoria. Por meio desta “unidade”, a categoria desejava conquistar melhorias que garantissem o direito de sua existência e estavam determinados a fazer valer as leis trabalhistas, sindicais e sociais, geralmente desrespeitadas pelos diretores das empresas ligadas a elites paulistanas.

Com o intuito de organizar a “unidade” ferroviária e realizar atividades voltadas para o desenvolvimento de uma relação mais sólida entre a cúpula e a base sindical foi promovido o I Congresso Ferroviário Brasileiro, entre os dias 2 e 3 de julho de 1933. Neste congresso, em que estiveram presentes representantes dos sindicatos de todo Brasil, foram tiradas propostas de melhorias

nas condições de trabalho nas estradas as quais foram prontamente encaminhadas ao Governo Federal. Os líderes sindicais de nove empresas ferroviárias concentradas no Estado de São Paulo constituíram a Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo. A entidade tinha como uma de suas principais propostas a luta pelo reconhecimento do papel de negociação dos sindicatos filiados⁵⁰, e, sobretudo, pelo exercício de reuniões entre representantes, com o fim de conhecerem e encaminharem reivindicações comuns às diferentes bases sindicais das estradas de ferro paulistas.

Com a Federação constituída, seus membros procuraram iniciar trabalhos de mobilização dos trabalhadores para um movimento com o propósito de solucionar alguns problemas pendentes. Tendo em vista que, apesar das mobilizações os descontentamentos dos ferroviários continuavam e que suas reivindicações⁵¹ não eram atendidas, a categoria iniciou uma greve logo no começo de 1934. Essa manifestação, que deveria coincidir com o movimento de outros trabalhadores do Estado, criando um caráter de greve geral, não foi bem sucedida; o intento malogrou e a greve restringiu-se principalmente aos trabalhadores ferroviários em diversas cidades e localidades.

⁵⁰ Vale ressaltar que o decreto 19.770 19 de março de 1931, declarava que a existência de três sindicatos de uma mesma categoria permitia a criação de uma federação regional, com sede nas capitais e, cinco federações, no mínimo, constituiriam uma única Confederação Nacional. A Confederação Brasileira do Trabalho figuraria como o órgão de cúpula operária e a Confederação Nacional da Indústria e Comércio, como entidade patronal. No entanto a legislação impedia que as negociações fossem realizadas pelas federações, tendo apenas os sindicatos o monopólio para realizar essas negociações (Rodrigues, J. A., 1968, p. 83).

⁵¹ As reivindicações exigidas pelos ferroviários eram: “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 - Descontos em folhas de pagamentos das mensalidades sindicais e demais contribuições devidamente autorizadas pelos ferroviários, com prestação de contas até o dia 10 do mês subsequente; 4º - Cumprimento da lei de férias; 5º - Regulamentação do horário para cada categoria, obedecendo à 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 Empresa; 9º - Readmissão dos Operários da São Paulo Railway, Cantareira, da Douradense, João Santiago de Oliveira da Cia Paulista e Josino Vieira da São Paulo Goyaz, 10º - Construção de casas para os operários de acordo com que dispõe os artigos 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 de trabalho; 14º - suspensão nunca superior a 3 dias; que além deste prazo seja instaurado inquérito administrativo; 15º - Descanso dominical, com exceção do pessoal do tráfego e transporte para os quais devem ser estabelecidas e respeitadas suas folgas correspondentes aos domingos.” (Boletim da Federação Regional dos ferroviários de São Paulo, Dezembro de 1933).

As autoridades do Estado não interpretaram a greve de 1934 como uma expressão de descontentamento dos trabalhadores no que concerne à organização do trabalho nas companhias e da falta de representatividade dos sindicatos oficiais. Os policiais, ao imaginarem que este movimento era um golpe, incutiram na mente da elite que governava o Estado a crença 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 têm dever de zelar pela segurança e ordem pública”.⁵²

Em relação à organização sindical, a Constituição Federal de 1934, no artigo 120, impôs ao legislador ordinário a adoção do princípio da pluralidade. Com a promulgação da Constituição Federal de 1937, que substituiu de forma ditatorial a chamada Carta Democrática de 1934, foi novamente consagrado o comando rígido do princípio da unicidade, subordinando o sindicato ao Ministério do Trabalho. Esta mesma orientação serviu como base para o legislador ordinário, revelando-se nitidamente na elaboração da Consolidação das Leis do Trabalho em 1943. Os trabalhadores, por sua vez, reagiram à implementação do sindicalismo oficial; um exemplo desta resistência pode ser constatado pelo reduzido número de sindicatos reconhecidos pelo Ministério do trabalho, até meados da década de 1940. De fato, até outubro de 1944, havia apenas 288 sindicatos reconhecidos em todo país (Leite, 1987, p. 28).

É importante ressaltar que a vinculação da legislação trabalhista recém criada, na década de 1930, com o sindicalismo oficial acabou, contudo, com a resistência dos trabalhadores ao novo modelo sindical estabelecido pelo Estado. Na década de 1940 ainda, a estrutura corporativa dos sindicatos é reforçada com a designação de papéis assistenciais e com a instituição do imposto sindical, através do decreto lei nº 2377 de 8 de julho de 1940, que estabelece o desconto para todos os trabalhadores,

⁵² DEOPS, *Dossiê*, 2432, vol.2, folha 18, São Paulo, 9 de outubro de 1934.

sindicalizados ou não, do equivalente de um dia de trabalho por ano para o sindicato representante da categoria (Leite, 1983). Este período foi caracterizado ainda por um surto grevista dos trabalhadores das ferrovias que durou até 1949. Podemos citar, entre os vários movimentos, as greves da Mogyana, que acabaram por tornar esta companhia estatal em 1948.

As greves das décadas de 1950 a 1960 foram marcadas por uma crescente participação do Estado e uma política de “massas”, que tentava conciliar os interesses das diferentes classes sociais em benefício da industrialização em nome do desenvolvimento do país. Entretanto, contrariando a idéia de “peleguismo”⁵³, é importante salientar que, foi neste período que a chapa de oposição do sindicato da Companhia Paulista assume a diretoria sindical, em 1955, liderada por Ary Normanton, que desenvolveu atividades de mobilização, com a construção de sub-sedes nos pontos de concentração dos trabalhadores da estrada de ferro. Nas eleições nacionais de 1958, por meio da união dos ferroviários, Ary Normanton foi eleito deputado federal, cargo que ocupou até 1969 (Zambello, 2006).

No final dos anos de 1950 e início de 1960, os sindicatos desenvolveram uma atuação considerada bastante destacada para o período, marcada pela ideologia nacionalista. Segundo Leite (1987, p. 47), os setores nacionalistas passaram a orientar os sindicatos para uma luta antiimperialista e de consolidação da democracia no país. Nesse processo, os sindicatos negligenciaram o trabalho de base e começaram a fortalecer as organizações de cúpula como o PUA (Pacto de Unidade e Ação) e o CGT (Comando Geral dos Trabalhadores), restringindo expressivamente os setores sob sua interferência.

Afastando-se da base operária e do seu cotidiano da fábrica, o movimento sindical passou a se apoiar principalmente nos trabalhadores dos setores nos quais a ideologia do nacionalismo tinha maior

⁵³ Para Ianni (1971, p. 56), o peleguismo se caracterizava, entre outros aspectos, pelo fato de os sindicatos e dirigentes reduzirem-se a instrumentos de manobras políticas, muitas vezes alheias aos interesses dos assalariados.

penetração, como os ferroviários e portuários, que constituíam a base fundamental do CGT, ocupando um lugar de destaque no cenário nacional (Leite, 1987, p. 48).

A despeito da forte intervenção estatal no cotidiano e práticas políticas do movimento operário, os anos de 1930 a 1964, apresentaram-se como fundamentais para a classe trabalhadora, pois, políticas importantes foram adotadas, como a introdução de uma extensa legislação trabalhista. As organizações sindicais brasileiras, neste período, ainda que fossem corporativas e com características paternalistas, mostraram-se capazes de garantir à massa trabalhadora algumas melhorias e direitos básicos no que tange ao mundo do trabalho (Singer, 1987). Existia certo poder de organização da classe operária, malgrado, é claro, os limites impostos pelo Estado (Rodrigues, 1989).

Algumas associações, neste período, mesmo não sendo reconhecidas como legítimas merecem ser destacadas, como a União dos Ferroviários, que apoiava todas as agremiações de ferroviários, uma vez pertencentes a CTB (Confederação dos Trabalhadores do Brasil). A União dos Ferroviários constituiu-se como um órgão representante da classe, apesar da existência de um sindicato oficial entre estes trabalhadores. Os trabalhadores se organizavam paralelamente ao sindicato oficial, formando a União. Ainda que não fosse considerada representante legal da categoria pelo Ministério do Trabalho, a União dos Ferroviários atuou como representante dos ferroviários, de 1950 a 1964, ano em que, segundo a Lei de Segurança Nacional, após o golpe civil-militar, foi colocada na ilegalidade, pondo-se em prática uma constante investigação e perseguição aos seus associados.

No que diz respeito aos trabalhadores da Companhia Paulista, conforme já assinalamos, é no final da década de 1950 que começaram a surgir greves reivindicando a estatização da empresa. Insatisfeitos com as condições de trabalho, os trabalhadores exigiam melhorias; a companhia, por sua vez, alegava não possuir condições. Este embate acabou quando ocorreu a estatização da companhia em 1961. Apesar do fencimento da ferrovia, os ferroviários continuaram sendo uma liderança importante no

movimento operário até o golpe de 1964, constituindo uma base significativa para organizações operárias, como o já citado Comando Geral dos Trabalhadores (Leite, 1983).

No período pós 1964, o Estado aumenta ainda mais o poder de fiscalização sobre os sindicatos, tornando-os órgãos meramente assistencialistas e burocráticos. O governo militar não aceitava qualquer mobilização ou sinal de vida combativa por parte do movimento operário, utilizando-se de todos os meios possíveis de repressão para controlar os trabalhadores. Após 1968, o espaço do movimento operário praticamente desaparece, a repressão e a violência impõem o silêncio e oprimem as greves (Rezende, 1986). O Comando Geral de Trabalhadores e o Pacto de Unidade e Ação, organizações intersindicais, foram fechados e várias lideranças aprisionadas (Leite, 1987).

Quanto aos ferroviários, seu papel de vanguarda no movimento sindical brasileiro durou apenas até 1964, quando o golpe militar reprimiu violentamente os sindicatos e o setor perdeu sua liderança. Quando o movimento operário retomou o fôlego, quatorze anos depois, a mudança da conjuntura política e econômica e o enfraquecimento do transporte ferroviário, impediram que esses trabalhadores pudessem recuperar o papel desempenhado no período anterior. Conforme afirma Leite (1987), os ferroviários certamente podem ser considerados uma categoria expressiva na formação da classe operária brasileira, uma vez que, desde seu surgimento construíram uma história de luta, organização e mobilização e permaneceram como liderança na formação de movimentos, paralisações e protestos até o golpe de 1964.

A queda do número de associados nos sindicatos ferroviários foi acelerada pela crise do sistema férreo e hoje estes agonizam em razão do encolhimento da categoria, sobrevivendo basicamente em função dos inativos e pensionistas (Zambello, 2006).

Alguns sindicatos, como por exemplo, o Sindicato dos Ferroviários da Companhia Paulista, na tentativa de conseguir mais associados e garantir sua sobrevivência, mudou sua razão social de

Trabalhadores em Empresas da Zona Paulista para Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas; isto nada mais é do que uma tentativa de forjar a legitimidade da incorporação de outras entidades sindicais dos trabalhadores das antigas estradas de ferro unificadas em 1971 (Zambello, 2006).

Como tentamos demonstrar, a luta dos trabalhadores ferroviários, por meio de suas organizações, constitui uma trajetória expressiva que merece ser levada em conta para a análise do sindicalismo no Brasil. Os ferroviários mostraram sua capacidade e influência enquanto classe trabalhadora, em um setor de transporte que teve papel fundamental até os anos 1960. As lutas desta categoria, certamente, colaboraram para mudanças nas condições de trabalho, salariais e até mesmo políticas, desde os primórdios do século XX, expressando a existência de um espaço público de manifestação da palavra da classe operária no país.

3. Terceira Parte: O Cotidiano dos trilhos: Raça e Família Ferroviária no trajeto Rio Claro – Araraquara

A memória não é o substituto do documento escrito, mas é reveladora de realidades que não estão registradas nesse tipo de documento. Trabalhar com memória como documento implica em repensar a história. Se entendermos que a memória não é apenas a recordação verbalizada, então há muito mais a considerarmos (Martins, A sociabilidade do homem simples 2008, p. 129).

3.1 Os ferroviários nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara – uma categoria de prestígio.

Conforme demonstramos nos capítulos anteriores, havia um consenso de que os ferroviários constituíam, até meados do século XX, a categoria que maior expressão alcançou como coletivo profissional do cenário laboral brasileiro. Neste contexto, os empregados da ferrovia desfrutavam de um status superior à média dos demais trabalhadores possuindo, em relação aos outros grupos, maiores salários e estabilidade profissional, o que certamente influenciava outros campos de sua sociabilidade.

Além disto, não podemos esquecer que várias das cidades do interior paulista fundaram-se devido à chegada da ferrovia e permaneceram crescendo graças aos seus trabalhadores, afinal eram eles que movimentavam a vida econômica, cultural e muitas vezes política destes municípios. O depoimento do senhor Guilherme (branco), tece considerações a esse respeito.

Na cidade nos éramos bem tratados. Rio Claro foi crido pela Paulista. Ser ferroviário era um bom emprego naquela época. Porque era um emprego garantido, ordenado não tinha problema, não atrasava. No dia do pagamento, saía o pagamento; não atrasava. O carrinho ia na estação, era uma perua com o pagamento da gente e lá nós recebíamos. Parece que eu tô vendo o carro de pagamento aqui na minha frente.

A capacidade de lembrar evoca imagens, sons, cheiros, texturas e até mesmo sabores. Elas são resultam da interação entre o indivíduo que recorda e o meio em que está inserido. É a preservação do passado armazenado no inconsciente que interfere e interage permanentemente com o presente. Talvez por isto, ao ser perguntado sobre seu trabalho, o senhor Guilherme consegue até mesmo imaginar o carro de pagamento à sua frente.

O senhor Otávio (negro) relata como se estabeleciam as relações entre os ferroviários e a comunidade municipal de uma maneira geral. Ele também aborda o envolvimento de um importante ferroviário no cenário político da cidade de Rio Claro.

Na cidade nunca houve nada, porque a gente era ferroviário. Porque naquela época, o ferroviário era...bem visto. Quando se diziam assim, ele é funcionário da Paulista, da estrada, acabavam todas as barreiras, não tinha barreiras. Naquela época era assim mesmo! A Companhia Paulista, ela não tinha esta, este tipo de barreira entre as pessoas, era bom, bom mesmo. Então a Paulista foi um tempo que a gente viveu ali gostoso mesmo; gostoso mesmo.

Independente da minha cor...independente. Eu podia comprar em qualquer lugar. Eu sempre fui honesto, cheguei graças a Deus a ser o que sou. Eu nunca tive barreira, nenhuma barreira mesmo. De maneira geral, todos ferroviários tinham isto, com algumas exceções, é claro.

Ser um ferroviário da Paulista abria todas as portas. Falou que era da Paulista, podia levar tudo que tinha no comércio. Eu sou negro e sou funcionário da Companhia Paulista, aí tem uma família lá, família que eu faço parte. Todas as moças queriam ser minha namorada, queriam namorar comigo. E os pais faziam gosto se casasse com um ferroviário. Então era assim, dizia que ela ia casar bem. Isto acontecia...

Na política teve o Irineu de Oliveira Prado que foi candidato a prefeito; ele era do sindicato.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello.

Nesta foto está Irineu Prado, o segundo da esquerda para direita, antigo líder do sindicato dos ferroviários da Paulista e também candidato a prefeito de Rio Claro, década de 1950, citado na entrevista do senhor Otávio (negro). Vários depoentes lembram-se da importância que Irineu Prado teve nas greves ferroviárias e também no cenário político da cidade. O prestígio desse ferroviário foi tanto que na década de 1970, para homenageá-lo uma das ruas do município de Rio Claro recebeu seu nome.

Em seguida apresentamos o depoimento do senhor César (branco), que descreve algumas das conquistas adquiridas pelos ferroviários ao longo de suas lutas trabalhistas e como isto influenciou na

maneira como estes trabalhadores eram vistos pelas outras categorias e pela população das cidades onde trabalhavam.

Nós, naquele tempo, eu vou te falar uma coisa, quando a gente saia na rua, os outros da cidade falavam: “Olha, este aí trabalha na Paulista”. Porque, nós lutamos para conseguir nossos direitos e nós tínhamos passe, tínhamos médico, tínhamos tudo. E depois outra, não era assim amanhã o patrão manda você embora.

Nós éramos bem vistos em todas as cidades, por todas as pessoas e pelos outros trabalhadores de categorias diferentes. Os empregados da Paulista eram bem visto. Porque o serviço era firme, não tinha como ser mandado embora, só por briga, roubo, ou bebedeira, só isto. No resto eles não mandavam embora. Agora tínhamos médico, tínhamos passe de graça para nós e para a família. Todos nós éramos bem tratados, em qualquer cargo era assim. Ah, nós todos éramos sim! Não tinha preferência de cargo ou de cor não, quando se falava que era trabalhador da ferrovia.

O salário naquele tempo era bom, era melhor salário que tinha na praça. Tínhamos Cooperativa, mas ela só vendia para quem fosse ferroviário, quem não trabalhasse na Paulista não podia comprar lá. Tínhamos loja, farmácia, ahhh, nós tínhamos de tudo. Não precisamos comprar na cidade, os ferroviários compravam tudo na cooperativa, o preço era melhor. As moças só queriam namorar os ferroviários. Principalmente as mocinhas que trabalhavam na Matarazzo, as que trabalhavam queria, as ricas não, porque as ricas não namoram a gente.

Qualquer um era tratado assim na cidade. (risos). Os pretos que eu conheci que trabalhavam na Paulista eram bem vistos na cidade também.

Sabemos que, cada sujeito relaciona-se com vários grupos diferentes no decorrer de sua vida. Isto faz com que o ponto de vista sobre o passado, aparentemente individual e único, nada mais seja do que o resultado da multiplicidade das inserções e afastamentos (reais e afetivos) dos muitos grupos dos quais o sujeito fez, ou faz parte e também das posições distintas que ocupou em cada um destes grupos. Logo, as experiências coletivas dos ferroviários ajudaram a construir e a moldar suas representações individuais ao enfatizar as distinções entre eles e as outras categorias de trabalhadores, conforme apresenta o depoimento acima.

Segundo o senhor João (negro) o respeito, prestígio, admiração e credibilidade dos ferroviários atingia tal ponto que eles eram considerados “autoridades”, como afirmou em seu depoimento:

Eles, da cidade, nos tratavam bem, porque, o povo ferroviário era uma autoridade, entende? Era uma autoridade porque tinha que ser respeitado, senão... a cidade perdia muita coisa, porque nós significávamos progresso para a cidade. Se nós fazíamos greve e parasse o movimento de trem, a cidade não tinha mais comércio, venda de produtos nada, nada. Por isto, todos ferroviários eram bem tratados e os de cor também. Tinha vários maquinistas de cor e eles tinham crédito nas cidades. Nós, patrícios⁵⁴, sabíamos que tinha discriminação, mas nós, ferroviários, éramos diferentes.

Outros possuíam a percepção de que eram estimados e que isto lhes proporcionava uma maior consideração perante a população porque eram funcionários da Paulista; logo, eles sentiam-se orgulhosos da profissão e bem diante daquilo que representavam; como comenta o senhor Fernando (negro).

Por conta da Companhia Paulista nós éramos mais gente. Nós tínhamos médicos, hospitais, convênio, armazém, como eu posso falar mal disto? Só posso chorar de ter acabado isto. Estas coisas são coisas que eu nunca esqueço, de como eu era visto pelos outros na cidade.

E naquele tempo quem era ferroviário era o homem mais feliz que tinha no mundo, era o homem que andava de cabeça erguida em qualquer lugar. Era o funcionário que tinha mais valor. A gente tinha credito em qualquer lugar, então eles achavam que ser ferroviário era o que de melhor existia.

De acordo com estes depoimentos evidencia-se que a percepção destes homens enquanto pessoa era profundamente marcada pelo meio que os cercava e as ocupações que possuíam; isto lhes

⁵⁴ Vale destacar aqui que esta terminologia (patrício) é comumente utilizada pelos entrevistados negros quando vão se referir aos negros que faziam parte de seu convívio cotidiano.

caracterizava enquanto sujeitos que poderiam estar em qualquer lugar, em qualquer momento, sem nenhuma restrição, independentemente da raça/etnia.

Na cidade de Rio Claro existiram alguns ferroviários negros que cursaram a escola SENAI, mantida pela Companhia Paulista; o senhor Murilo (negro) foi um deles. Sua narrativa indica que o fato de ele ter sido um dos alunos desta escola também colaborou no modo como era visto pelos outros e na sua inserção nos meios sociais e culturais do município.

Porque quando você pegava lugar na Paulista, todos falavam: é filho lá; é respeitado, é da Paulista. Tinha estes grandões que mandavam e acabavam tendo mais privilégio, mas eram os engenheiros.

Naquele tempo, tinha quatro firmas boas aqui, a Paulista era uma destas. Até 1974 se você falava que trabalhava na Paulista você era considerado, você ia em qualquer estabelecimento aí e você era considerado. Gastava fiado, com caderneta, gastava por mês. E todos conheciam, trabalha lá na Paulista, era considerado. A Paulista era a mais famosa das empresas daqui.

O salário, até, que nem nós, que éramos formados no curso na escola SENAI, de três em três meses a gente fazia um exame para aumentar o ordenado, e chegar a primeiro oficial, depois ia como auxiliar, cada profissão tinha um, cada turma tinha sua seleção. Mas de três em três meses a gente tinha chance de subir o salário. Em vista dos outros salários, o da Paulista era compensativo. Isto até 1964; depois, veio os militares, aí começou a mudar. Eles mudaram também as categorias. Na cidade o melhor salário que tinha era da Companhia Paulista.

Olha, eu só tenho que elogiar a Companhia Paulista, porque, olha, eu subi que nem um rojão ali dentro. Tanto por conta dos cursos, quanto da escola SENAI. Eram bem poucos os patrícios que podia frequentar lá; eu, por exemplo, era marceneiro, na minha turma, de preto só tinha eu. Tiveram muitos que se formaram depois de mim. Naquela época, eram poucos os que os pais davam condições de estudar, que os pais tinham a instrução para fazer isto, que nem meu pai tinha. Nós, eu e meus irmãos todos fizemos escola SENAI. Meus pais tiveram condições de fazer isto com a gente e colocou a gente em todas as escolas. Os patrícios que frequentaram a escola SENAI tiveram outra condição. Meu pai dava preferência para estudar os filhos. Teve gente que não estudou e aí não consegui chegar aonde cheguei.

Todos falam: não é possível, este Bamba, ele está em todo lugar. Tanto brancos quanto negros falavam. Os patrícios que não fizeram a escola foram bem poucos; os pais não exigiram deles. Às vezes a turma falava: é só porque eu jogava bola, por isto que eu era reconhecido, mas, não foi

só isto, não. Minha mãe era que nem um homem, ela punha a cara em todos os lugares. Naquele tempo você tinha uma roupinha só e minha mãe nos punha em todos os lugares. Uns falavam: ah, você esta andando com aquele negrinho lá? E aí ficavam sabendo quem eram meus pais.

Um branco nunca me desprezou. Eu nunca vi nada, eles falavam: vamos levar o Bamba. Tinha quatro, cinco patricios nestes clubes que a gente jogava ou que a gente freqüentava e eles também eram considerados. Quando tinha alguma coisa nos clubes, os brancos falavam que era para me chamar e eu ia com minha família.

Guimarães (2008) afirma que as cores das pessoas não existem independentemente do modo de como elas percebem e organizam a sua experiência de vida, ou seja, tal como condicionada pelas relações sociais de que participam. O depoimento anterior traz à tona o quanto as relações sociais compartilhadas pelo senhor Murilo foram importantes para conformar sua experiência de vida, bem como o papel que desempenhou nessa experiência o fato dele ter cursado a Escola SENAI ferroviária.



Fonte: fotografia cedida pelo senhor Murilo (entrevistado), formandos da Escola SENAI Ferroviária, ano 1953.

A foto acima, cedida pelo senhor Murilo (negro), é do seu álbum de formatura da Escola SENAI ferroviária de Rio Claro no ano de 1953. Nota-se que, dos oito formandos, dois deles eram negros, sendo um o nosso entrevistado.

Outro ferroviário negro, o senhor José, confirma o depoimento do senhor Murilo a respeito daqueles que cursaram a escola SENAI. Logo após o trecho da sua entrevista está uma das fotos do seu álbum de formatura, na qual percebemos a presença apenas de um negro entre os formandos, neste caso, o nosso depoente.

Na cidade, a Companhia Paulista era bem vista. Era só falar que era empregado da Companhia Paulista na cidade e você era bem visto. Nós tínhamos prestígio, tínhamos e bastante. Nós tínhamos tanto crédito que alguns até abusavam, abusavam da credibilidade.

Bom, este negócio de raça sempre existiu. Apesar de que eu não posso dizer que eu sofri com isto. Eu não posso me queixar que sofri com isto, mesmo no serviço lá dentro da ferrovia. Na Paulista, quem era trabalhador era trabalhador, pouco almejava um cargo mais alto porque não ia ter chance. Agora, eu e mais alguns de cor, tivemos chance lá dentro, porque nós viemos do SENAI. Os outros, que não tinham estudo, eram só trabalhadores. Eles não eram tratados com diferença, entre os funcionários não tinha nada, mas a direção, os chefes de cima nunca davam chance. Agora, na cidade, os ferroviários eram bem tratados; na minha opinião, no meu modo de ver eram bem tratados, não importava a cor. Podiam comprar no crédito também.

Hoje nem se fala mais de ferroviário; no comércio fala-se pouco, não temos crédito, nem popularidade. Nós perdemos o valor que tínhamos quando acabou a estrada de ferro, não somos mais nada. Os melhores lugares para trabalhar naquela época eram a Companhia Paulista, a Central Elétrica, a Telesp, a Companhia e Cervejaria Caracu. Estes eram os grandes empreendedores que comandavam a cidade. Ah e as Indústrias Reunidas Matarazzo.



Fonte: fotografia cedida pelo senhor José (entrevistado), formandos da Escola SENAI de Rio Claro do ano de 1950.

Ao rememorar sua vida, o senhor José refere-se à reputação pública destes ferroviários, que lhes fornecia suportes para suas representações sociais naquelas cidades onde trabalharam e possuíam uma participação ativa. Ele também demonstra como isto se transformou com o final da ferrovia e como esta categoria é vista na cidade, perdendo a “popularidade” que outrora possuía, conforme ele mesmo menciona.

Vários dos ferroviários entrevistados comentaram sobre a cooperativa, a farmácia e tantos outros estabelecimentos que a Companhia Paulista mantinha exclusivamente para seus funcionários. Segundo eles, estes locais também corroboravam para que eles se diferenciavam das outras categorias de trabalhadores, uma vez que nestes locais as mercadorias lhes eram comercializadas a um preço mais

acessível. Para o senhor Carlos (branco) quem não podia comprar nestes lugares sentia até “ciúmes” dos ferroviários.

Nós tínhamos os armazéns da própria Paulista, era a cooperativa. A Cooperativa era o seguinte: a Paulista, por exemplo, adquiria arroz, feijão, açúcar. E ela punha na cooperativa e vendia para somente os empregados, para os empregados pagar descontado na folha de pagamento. Era mais barato que na cidade. Tinha tecido, utensílio doméstico, geladeira..., porque a Paulista passava por uma porção de lugares e era tudo produtor; então ela comprava e revendia para a gente, que nem saía de Jundiaí. E lá tinha a produção de vinho, ela pegava e vendia para os funcionários das outras cidades. A Paulista tinha armazém para recebimento de mercadoria e transporte. A cooperativa era em Jundiaí, Campinas, Dois Córregos e São Carlos. A gente fazia o pedido para a cooperativa e eles despachavam na estação da cidade que a gente estava. Vendia de tudo: comida, produto de armarinho, de tudo. Tinha a caixa de aposentadoria da Paulista e ela descontava no salário da gente para efeito de aposentadoria. Quando a Paulista foi para o governo, nós perdemos assistência médica, hospital, farmácia, a cooperativa, nós perdemos tudo. Todo mundo comprava nas cooperativas para poder descontar no pagamento. Para alguns, a gente tinha prestígio; outros, alguns, tinham ciúmes porque a gente trabalhava na Paulista e tínhamos estas coisas que eu falei. Uns gostavam, outros não, achavam que a gente tinha demais, ciumeira, sabe? Eu consegui minha casa, mas eu fiz tudo que eu pude, eu lutei para conseguir.

A narrativa do senhor Ronaldo (negro) é bastante interessante porque ele nos relata a inserção dos ferroviários no meio político e cultural da cidade de Araraquara. Ele também confidencia que foi candidato a vereador nesta cidade e que o fato de ser ferroviário contribuiu para receber apoio dos moradores do município, além é claro dos próprios colegas de trabalho. Em seguida ao seu depoimento, está sua fotografia; ele fez questão de buscar seu quepe e usá-lo, no momento de registrarmos sua imagem.

Hun...você fez uma pergunta muito boa, nosso tratamento na cidade era um tratamento maravilhoso. Porque os ferroviários na época nossa era os que tinham o ordenado mais compatível com o comércio. E eram direitos

né! Porque a Companhia fazia a gente ser direito. A gente era visado, porque nós andávamos muito bem arrumados. Isto não tenha dúvida, porque a Companhia fazia mesmo questão, ela dava de tudo para a gente sair bem arrumado. Tinha de tudo na estrada com um precinho simbólico para pagar, então a gente andava bonito nas ruas, na cidade. E quando a gente saía, principalmente ali na rua dois, aqui da cidade, o pessoal falava - aquele é ferroviário - já éramos conhecido. E aí o relacionamento, o tratamento era maravilhoso.

Era, assim, por exemplo, os ferroviários tinham um nome na praça, que barbaridade! Isto no tempo da Companhia. Nós éramos conhecidos de longe porque tínhamos uma separação no modo de trajar. E para pagar as contas éramos honestos, então havia prestação. O que nós tínhamos na estrada, dificilmente hoje o comércio nos daria. Na estrada, a cooperativa chegou a vender até aqueles carrinhos gordini, para pagar à prestação ou como podia. Fogão, lambreta, geladeira, o que mais lá tinha...? Enfim, na cooperativa nós tínhamos de tudo, de tudo, de tudo, inclusive ainda tem um cobertor aí que é daquele tempo, pele de carneiro, mas já tá querendo acabar. É então o que a gente tinha nesta parte aí era uma beleza, só não tinha dinheiro, mas no mais a gente tinha de tudo. Bom, sabe qual era a mistura mais fácil dos ferroviários naquela época? Era bacalhau. Hoje a gente não pode nem comprar mais meio quilo. A minha entrega era só bacalhau, eu comprava de dois, três quilos. Pelo menos o que comer, ninguém podia reclamar. Podíamos reclamar assim, não via dinheiro. Teve uma época aí na estrada que o pessoal falava assim, quanto você vai receber? Ah recebi só o peru. Você sabe o que era o peru? É vinte mil réis. Mas não eram todos que recebiam não. Era vinte mil réis para pagar a luz, alguma coisa.

Eu tive até convite para ser vereador, naquela época eu era manobrador. Foi o seguinte, a gente era meio metido, se enfiava em tudo, mas deu muita trombada né! E, teve um dia que este meu primo, que é deputado, ele era presidente lá do partido e ele falou para mim para eu me candidatar. Eu não conhecia nada de política. Mas este meu primo, tinha colocado eu como delegado do partido daqui de Araraquara, sem eu saber. Tem até o folheto aqui, foi em 22 de outubro de 1972, ano da minha candidatura. Eu tive apoio da cidade dos colegas do trabalho, isto porque eu tinha a Paulista nas costas, né!

Além de mim, tivemos o João Ferreira que está nesta foto comigo ele foi vereador em duas legislações. Teve o Ary Normanton, que elegemos deputado; o Raffa que se candidatou também.

Nós, ferroviários, nos metíamos em tudo, estávamos em tudo quanto era parte. Nós tínhamos convites quase que especial e então íamos em qualquer lugar. Íamos porque nós tínhamos presença. Isto aí não tenha dúvida. Os ferroviários participavam, iam quase que em todas as comemorações da cidade, festividades estas coisas. Vou te contar uma coisa, tinha um porteiro de gare que ia no cinema sem pagar nada, isto porque era ferroviário, entrava e não pagava. Ia lá de boné, o paletó; da ferrovia, ia lá, entrava, assistia o filme e ia embora. E era assim com a gente.



Fonte: fotografia do arquivo da pesquisadora, senhor Ronaldo (entrevistado), ano de 2007.

Além da cidade de Araraquara, em São Carlos existiram alguns ferroviários que também participaram do cenário político do município, conforme relata o senhor Adeilton (branco).

Teve um ferroviário que foi candidato a vereador em São Carlos, o Bruno Paioza, ele ganhou e teve todo o apoio da ferrovia. O Pereira [...] também foi vereador aqui.

Ao que parece, a inserção, a participação e a influência dos ferroviários no cenário político, econômico e cultural destes municípios realmente se confirma nas declarações dos entrevistados. Havia certamente uma atmosfera simbólica muito forte em torno destes sujeitos, que interferia em todos os âmbitos de suas relações, nas quais estava em jogo o valor e o significado de ser ferroviário.

3.2 O trabalho e as relações étnico/raciais dentro da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

O intuito desta parte é abordar as relações de trabalho, no sentido de como os ferroviários desempenhavam suas funções, como era o labor na ferrovia, como aprendiam seus ofícios e ascendiam na carreira e, também, apresentar e discutir como eram as relações étnico/raciais entre brancos e negros, nos espaços internos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Desta forma, em um primeiro momento apresentamos os depoimentos de como estas pessoas constituíram-se enquanto trabalhadores ferroviários, detentores de um “saber próprio da categoria”, algumas vezes por meio de cursos, outras tantas, por meio das práticas, das vivências e das experiências e como ocorriam as ascensões na categoria. Em seguida, estão os depoimentos que versam a respeito das questões étnico/raciais e interpretações a que eles nos induzem.

A maioria dos ferroviários que iniciaram sua carreira na ferrovia entre os anos de 1930 a 1940 afirmam que o “saber ferroviário” constituía-se principalmente por meio das práticas, dos ensinamentos dos mais velhos e das vivências cotidianas. Conforme esclarece o depoimento do senhor Diego (negro):

Eu sou do tempo que entrava mais na prática, nós entramos mais pela prática e outros que entraram depois foi por causa do estudo e subia de cargo logo e uns que não tinham estudo ficava mofando. Abriu aquele negócio de estudo e nós ficávamos mofando.

O relato do senhor Ângelo (branco), um dos entrevistados com mais idade, que entrou na ferrovia no ano de 1927, é interessante porque evidencia como a própria Paulista foi constituindo-se como

empresa ao longo dos anos e exigindo de seus trabalhadores escolaridade e conhecimentos específicos que em seus primeiros anos, não pareciam tão imprescindíveis.

Olha, antigamente na Paulista tinha até analfabeto, depois começou a aparecer mais dificuldade e aí já se exigia mais conhecimento. Pessoal da linha, por exemplo, não dependia de coisa escrita, quem fazia isto era o feitor, o mestre de linha, então o trabalhador era mais simples. Ele sabia trabalhar, mas não sabia ler. Alguns tinham chance de subir de cargo, porque nem todos eram analfabetos, os mais esforçados subiam. Tinha feitor de linha, depois o encarregado e o mestre de linha, que era responsável por aquela secção. Mas em relação a nossa disciplina na Paulista, ela era rígida, era trabalho todo dia puxado. Às vezes tinha punição, algumas até injusta, mas isto não interessa porque foi bom o emprego e não convém falar mal. O emprego era assegurado, não tinha como agora dispensa; muita gente entrou no primeiro dia e ficou até aposentar. Como meu caso, eu aposentei em 1964. Nós sempre tivemos uma doutrina de ser bem educado. Ela ensinou a gente a como tratar os outros. A Paulista tinha médicos na estação que tratava de nós, tinha o que cuidava das mulheres e dos homens. Tudo tinha que ser feito com honestidade, e todos nós sabíamos disto. A gente aprendia o ofício olhando os outros. Eu aprendi a ser ferroviário vendo os outros. Eu entrei em um cargo baixo, fui aprendendo e melhorando na Paulista até me aposentar em um cargo mais alto.



Fonte: fotografia cedida pelo senhor Ângelo (entrevistado).

Na foto anterior é possível ver carpinteiros e pedreiros na construção do armazém da Companhia na cidade de Pederneiras (SP) no ano de 1955. Todos eles eram da cidade de São Carlos, no entanto, como trabalhavam construindo armazéns para a ferrovia, chegavam a ficar até trinta dias fora de casa à serviço, conforme nos relatou o senhor Ângelo (branco).

A respeito do sistema de trabalho na Paulista, o senhor Fábio (negro), descreve a maneira como este foi se transformando com o passar dos anos, com o aprimoramento das tecnologias e o desenvolvimento das forças produtivas.

O trabalho na Paulista era um trabalho pesado; no começo, a gente não tinha tecnologia. Tinha que abastecer a máquina. Tinha uma válvula de

segurança, porque tinha que dar vapor para a máquina e não podia estourar a válvula, se estourasse ia descarregar o vapor. Porque ali o sistema era água e lenha. E tinha lenha que era verde, mas eles não tinham dó não. Só tínhamos a máquina a vapor e tinha que pôr pra rodar. Então você morria e eles não ajudavam. Era terrível, olha só eu sei o que eu passei. Só que a gente estava afeiçoada a trabalhar. Eu, no meu caso, estava. Sempre carpi, rocei, andei a cavalo, quando eu entrei aí, eu pensava que era um empreguinto certo, ordenado bom e eu não tinha dificuldade. Então pensava, deixa eu ficar por aqui mesmo, precisava trabalhar. Era moço, queria andar na estica, comprar roupa boa. Mas aí com o tempo as coisas foram melhorando, chegou a diesel, a elétrica; o trabalho também tinha mais condições e facilidades e nós fomos indo.

Em seu depoimento o senhor Sérgio (branco), comenta como ele aprendeu seu ofício na Paulista:

Sabe como é, eu entrei como praticante na Paulista, e trabalhador, setecentos e cinquenta réis por hora. Aí depois passei a encanador. Na Paulista, a gente aprendia fácil porque era tudo lá dentro. Aprendia sozinho, ia fazer, pá, pá, pá...olhava o mais velho e ele, às vezes ensinava a gente. Assim ia aprendendo do dia-a-dia.

Na entrevista do senhor Sebastião (negro), encontramos algumas informações interessantes sobre a ascensão profissional na ferrovia.

O trabalho, a gente aprendia na prática e era promovido de acordo com o desenvolvimento do empregado; a gente ia mudando a categoria conforme ia desenvolvendo de trabalhador para ajudante, depois artífice inicial e assim ia. Alguns, as pessoas que eram formadas na SENAI, já entravam com uma categoria que eles aprenderam na escola SENAI. Estes tinham mais chance de melhoria. Eu nunca frequentei a escola SENAI, ela era para mocinho novo; na minha idade já não era mais (Sebastião, negro).

E o senhor Luciano (negro), nos relata ainda alguns trabalhadores que ascenderam por meio de indicação ou porque possuíam parentes na ferrovia.

Às vezes a pessoa precisa estudar, aprendia e ia lá e fazia os exames de escritura e se fosse bem passava. Mas era muito difícil viu? Ali passava mesmo por intermédio de cunha, de padrinho. Por intermédio do chefe, de indicação do chefe e coisa e tal. Na Paulista, você subia de cargo por aprovação do inspetor. O inspetor indicava quem ele achava que estava desenvolvendo melhor o serviço também. E para entrar na Paulista, antigamente, era indicação pela família, o próprio ferroviário colocava o outro, por isto era uma família, uma família ferroviária.

A seguir, a foto de um trem de carga na Estação de Rincão, interior do Estado de São Paulo. Na frente do trem está o senhor Armando (branco) e dois colegas de trabalho, no final de década de 1940. Nesta época o senhor Armando ainda trabalhava como auxiliar de locomoção de trem de carga no trecho de Rincão para São Carlos.



Fonte: fotografia cedida pelo senhor Armando (entrevistado).

As oficinas da Companhia Paulista funcionavam como verdadeiras fábricas onde se montavam e mantinham-se as máquinas que faziam funcionar toda a estrutura ferroviária construída pela empresa. Trabalhadores e operários dos mais simples e desqualificados até marceneiros, carpinteiros, pintores, soldadores, ferreiros, ajustadores, dentre outros, trabalhavam para colocar nos trilhos as locomotivas que seriam conduzidas por maquinistas e foguistas, com bilheteiros e bagageiros. Nos escritórios, centenas de almoxarifes e contadores faziam, em longas jornadas de trabalho, que com freqüência implicava em trabalho extra sem remuneração, as contas de tarifas, custos de fretes de centenas de mercadorias e passageiros que circulavam pelas composições de trens. Ao descrever sua rotina de

trabalho na ferrovia, o senhor Guilherme (branco) nos mostra um pouco desta convivência naquele espaço:

Eu vim para Rio Claro em 1934 com dezenove anos. Quando eu entrei, eu trabalhei na secção de vagões, depois passei para a marcenaria, aí eles viram que eu tinha conhecimento de desenho, de matemática e me usaram mais para marcação de madeira. Naquele tempo, tínhamos três mil e seiscentos funcionários na Companhia Paulista aqui na cidade, na minha turma era mais ou menos quarenta, cinqüenta funcionários. Nós muitas vezes fazíamos sobre tempo. A coisa era fogo, viu? Não tinha máquina não, era tudo na unha. Chegava a machucar a gente. O serviço tinha hora marcada para acabar, eu estava fazendo a almofada da porta, quando eu perdi este dedo. Não tinha serviço leve na turma! A gente chegava a fazer doze horas de trabalho por dia. Eu não sabia o que era sábado, domingo, fui saber depois que me aposentei.

Em relação às questões étnico/raciais os entrevistados, em um primeiro momento, demonstraram-se pouco à vontade para abordar este tema. No entanto, conforme houve um maior laço de proximidade entre pesquisador e pesquisado, este assunto acabou fluindo naturalmente, uma vez que os pesquisados tinham ciência dos propósitos e objetivos da pesquisa. O relato do senhor Otávio (negro) é um exemplo deste tipo de postura assumida pelo entrevistado. No primeiro contato, em que foram explicados os objetivos da entrevista ele mostrou-se receoso em pronunciar-se sobre isto; já em conversa posterior, ele tratou da questão étnico/racial com naturalidade, conforme explicita seu depoimento:

Na Paulista, não sei se eu posso descrever assim, porque não tinha preconceito. Eu, por exemplo, não cheguei a ver casos de...discriminação e preconceito com gente negra. Porque quando eu entrei, falavam muito naquela época do preconceito racial, mas quando eu entrei, já havia um dos chefes que era negro, já havia este chefe (**primeiro contato**).

... Então, sobre a questão do preconceito, existia sim, por exemplo, um ponto entre os próprios da mesma raça, entre os brancos, este tipo de pensamento, porque o outro era preto. Por exemplo, eu negro e chefe do setor, os outros negros não achavam bom eu ser chefe do setor, porque eu no caso, só tinha eu de negro, e o resto todos eram brancos. Então o

próprio negro, tinha este tipo de ação, não vou nem dizer preconceito, porque isto é atitude. O tratamento na Paulista era normal, porque aí era obrigação da disciplina, da empresa, ele era obrigado a tratar. Tratava normal, porque ele era obrigado a tratar, a própria disciplina da empresa obrigava. Mas o preconceito havia, eu, por exemplo, não cheguei a ver, não cheguei a participar.

O único acontecimento que aconteceu comigo, que eu fiquei frustrado, foi quando eu saí da escola da Paulista. Quando eu saí da escola ferroviária, havia naturalmente a formatura e esta formatura, todas elas foram feitas no Grêmio da Companhia Paulista. Então na época, o Grêmio tinha o preconceito, nós de cor, não havíamos possibilidade, por exemplo, de entrar. Eu fui chamado no escritório, então veja bem, eu não tinha nem dezessete anos, estava começando, eu não tinha um..., não tinha..., entende? Não tinha experiência assim, vamos dizer. Eu fui chamado no escritório, na época Sr. Argemiro era presidente do Grêmio e ele me disse que eu podia participar da formatura e me ia ser dado um convite para a pessoa que fosse como minha madrinha, um convite para meu pai e um convite para minha mãe. Mas eu pensei comigo, eu trazer em uma formatura desta, só meu pai, minha mãe e minha madrinha? Nem meus irmãos podem ir. O presidente do Grêmio disse que eu poderia participar, mas que só receberia o convite a madrinha, o pai e a mãe. Isto por causa da cor, aí ele deixou claro, que pretos não entravam lá. Naquela época era assim, e para não criar problema, porque não tinha papa na língua, então eu pensei... e, eu falei para ele que ia pensar. Mas eu saí já com o pensamento. Eu não vou participar, eu não vou fazer isto. Eu queria levar meus irmãos! Queria levar meus irmãos! Eu tinha colegas, eu não poderia fazer isto, com eles! Eu tinha colegas e eu não poderia convidar? Se o clube oferecesse dez convites para cada formando, tudo bem, aí eu iria convidar os mais íntimos, mas eles não me deram esta chance! Isto foi um baque para mim, foi um choque, choque mesmo! O presidente deixou claro para mim, falou claramente. E eu não fiz minha formatura, não fui, não compareci. Teve colega da escola que não quis participar por causa disto, que estavam querendo desistir também de se formar. Isto me chocou bastante, porque os outros, alguns foram, e eu não quis participar. Eles, negros, concordaram com o jeito que o presidente falou e eles fizeram a formatura. Eu resolvi não fazer e eu não fiz.

Passou ali um tempo e a gente ficou com isto na cabeça. Na época, o Sr. Argemiro, que era o presidente do Grêmio, não cedeu, ele não quis deixar. Naquela época não tinha negro no Grêmio, o Grêmio nunca teve gente de cor. Hoje, hoje está mais ou menos misturado, hoje tem um diretor que é até negro. Mas isto só veio bem depois, na minha época não houve possibilidade. Eu gostaria né, porque é como a noiva, né! É a posteridade, a fotografia, entende? Puxa vida, o negro não poder subir o degrau lá. E eu falei, não é possível isto; e eu não vou e eu não fui. Eu não participei da festa da minha formatura.

Ah, também eu na escola dei um safanão em um colega da escola por causa da cor. No tempo da escola, dei um safanão porque ele disse umas palavras para mim em relação a cor que eu nem tenho coragem de repetir para você. Ele era um elemento enfeitado, ofendia as pessoas. O

problema não era que eu era negro, mas o que ele disse, ele dizia negro quando não faz na primeira..., quando não é na entrada. Aquele vocabulário, você sabe; falou uma coisa meio pesada. Eu dei um safanão nele, ele saiu todo ensangüentado. Não chegou ao conhecimento de ninguém o que ocorreu, mas o caso foi este. E foi por preconceito isto. Ele mexeu comigo, com a minha família, com tudo e eu tive que revidar.

Ao lembrar seus anos de trabalho como maquinista na ferrovia, o senhor Armando (branco), expõe como as relações raciais foram se transformando ao longo do tempo na Paulista e que, ao seu modo de ver, foi algo positivo.

Na época em que eu entrei na ferrovia em 1947 tinha pouca separação, mas tinha. Maquinista ficava de um lado e ajudante de outro; dificilmente em uma festa de maquinista, ajudante era convidado. Como tinha maquinista preto e branco, ajudante também tinha. Mas anos depois isso desapareceu. Depois virou uma união só. Principalmente depois que a ferrovia começou a orientar seus chefes como lidar com os subalternos. Agora, que eu me lembre nunca na carreira de maquinista existiu um privilégio para um branco e não existiu o mesmo para um preto. Os direitos sempre foram os mesmos. Durante anos que eu trabalhei, não consegui notar qualquer coisa assim. Acho que era um dos lugares mais bacanas sobre o racismo, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Era uma verdadeira amizade, preto, branco, japonês, azul, tinha todas as raças. Mas eu vou ser sincero: quando eu entrei existia muito preconceito com preto, existia separação. Quem pertencia a uma classe superior também fazia diferença. Mas, graças a Deus foi indo ... foi indo ... e chegou no que chegou, acabou a exclusão, ainda bem.

Para o senhor Daniel (negro) antes, no tempo em que eles trabalhavam, havia preconceito e discriminação, hoje em dia isso mudou. Segundo ele, porque hoje as pessoas estão mais amadurecidas e também porque não precisam mais competir umas com as outras no ambiente de trabalhos. Seu depoimento expressa essa mudança.

Uns bem, outros não tão bem; às vezes, um perseguia o outro até lá fora. Essas perseguições eram duras, para qualquer um que estava subindo, tinha sempre outro querendo prejudicar. Comigo aconteceu de ser prejudicado pelo próprio colega de trabalho, chefe de estação. Eles prejudicavam a gente para a gente não crescer dentro da Paulista. Era geralmente, para a gente ficar lá em baixo, como escravo deles, fazendo todo serviço. Eles gostavam de mandar. Então, quem fazia o serviço era quem estava em baixo. Acho que eles gostavam de ver a gente trabalhar bastante e procurava prejudicar para a gente não pegar uma posição maior.

Eram brancos na maioria das vezes. Tinha algum negro que quando subia no poder queria prejudicar os outros, acho que era para descontar. Tinha um que morava aqui perto que me prejudicou muito, ele era branco. Tinha um... o Doutor V. que era terrível, preconceituoso, tratava mal os negros. Outro o R. era outra praga. Até promoção a gente perdia por causa desses aí.

Eu acho que uns, sim. Tinha isso sim, porque eu vi as perseguições que existiram entre os próprios colegas de trabalho. Hoje nós temos contato quando um vê o outro. Muitos que eram meio para lá voltaram a ser amigo. As vezes para na rua e fica conversando o dia todo. Depois que nós nos aposentamos as pessoas mudaram, não precisaram fazer mais o que faziam antes. Tinha uns descendentes de imigrantes que eram privilegiados porque tinham uma língua diferente. Eles nem se misturavam com a gente, ficavam lá na chefia. Mesmo dentro dos grupos havia preconceito com os negros. Hoje já estão todos de idade, mais amadurecidos, eles aprenderam a tratar melhor os outros. Mas, tinha gente de todo jeito ali. Tinha aquele que conversava com você sempre com o pé atrás, mas, já passou. Hoje eles mudaram.

O senhor Pedro (branco) também reforça a idéia de que atualmente a convivência entre os aposentados é melhor.

Eu já contei para você que lá existia muito puxa-saco, muita falsidade. Mas, eu fui um chefe de trem muito bom, todos gostavam de mim. Hoje que eu sou aposentado quando passo na rua muita gente grita meu nome, mas eu não lembro toda vez quem é, já faz muito tempo que eu me aposentei.

Agora que nós estamos aposentados, todos nós somos amigos. Não precisa mais de puxar o saco do chefe, nem passar o colega para trás.

A memória é constituída por acontecimentos vividos pessoalmente e acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade ao qual a pessoa se sente pertencer. Halbwachs (1990, p. 60) considera que: “a memória coletiva é o passado que se perpetua e vive na consciência. Não é a história aprendida, é na história vivida que se apóia nossa memória”. Na opinião do senhor Marcos, um negro, que teve condições de estudar e fazer uma boa carreira na ferrovia, ele não passou por nenhuma dificuldade por ser negro. Ele acredita que sempre conviveu com os brancos nas mesmas condições; mesmo assim, em seu depoimento ele afirma que era preciso “apresentar serviço” para ser reconhecido.

Eu nunca percebi isso, não havia preconceito não. Às vezes o racismo é do próprio negro. São Carlos era uma cidade bastante racista, mas na Paulista eu não via isso. Eu estudei na escola e eu não vi o preconceito, mas só tinha eu e mais dois ou três negros. Eu sempre vivi no meio dos brancos, convivia com eles. Os negros da minha época viviam perto do mercado e exerciam trabalho braçal. Eu também só namorei branca, mas eu não era racista.

O negócio era a gente apresentar serviço, que uma hora a gente era reconhecido. Dentro da Paulista, eu nunca observei isso. Eu não sofri preconceito lá, eu não senti pelo menos. Mas, a turma as vezes fala, você sabe. Muitos falavam que tinha preconceito, mas eu não senti. As portas para mim estavam abertas. Algumas coisas sempre existem, mas eu falo o que aconteceu comigo. Eu era vaidoso, orgulhoso, tinha as minhas coisas, meus mimos. O que ocorreu era que tinha muitos que vinham da fazenda; o meu encarregado, por exemplo, não tinha nem curso primário. O meu serviço era leve, não era trabalho braçal; eu exercia minha função no escritório. Eu fiz Escola Industrial, então eu trabalhava no escritório.

Mas, os outros que trabalharam com ele o consideravam uma pessoa “metida”, com a qual os demais trabalhadores não gostavam de conviver. O senhor Gustavo (negro) assim se refere a ele:

Pergunta para o Marcos como ele foi odiado nessa ferrovia. Pode ser que ele fale que foi bem querido, mas, eu desminto. Eu corrigia muito o Marcos. Quando ele vinha com uma peça da subestação, ele era um ótimo torneiro mecânico, ele era estudado. Ele vinha com calça boa, sapato

engraxado, ele vinha todo alinhado. A turma olhava e dizia que lá vinha o negão, lá vinha o convencido. Ele gostava de andar bem arrumado e a turma não podia ver o Marcos, não queria nem assunto. Ele ia lá no escritório comigo, passava no depósito. Então ele vinha, ele passava e falava: “Oi, tudo bem?” Ninguém respondia, eles tinham inveja dele. Eles faziam uma rodinha lá no fundo e ficavam falando, xingando ele de negão metido, falava que tinha que mandar ele embora. Ele, o Marcos, cumprimentava todos com educação, falava oi e tchau, e ninguém respondia. Certeza porque ele era preto e tinha estudo.

Outro entrevistado, o senhor Adriano (negro) comenta que o senhor Marcos sofreu também discriminação em São Carlos para subir de cargo; somente quando ele foi para Campinas as perseguições cessaram.

Você sabe o que aconteceu com o Marcos, não sabe?

(fiz que não)

Ele não falou do Donizete, o chefe dele? Ele era daqui de São Carlos. Ele não gostava do Marcos por isso, impedia o Marcos de subir. Como ele não ia com a cara de negro, então ele prejudicava o Marcos.

Ao não abordar em seu depoimento o preconceito que sofreu, o senhor Marcos nos remete aquilo que Pollak (1989) chama do indizível, aquilo que o sujeito confessa a si mesmo e aquilo que ele transmite ao exterior. Por isso, a memória também é seletiva, nem tudo fica guardado, registrado. A memória em parte é herdada. A memória sofre flutuações em função do momento em que ela é articulada e é expressa. As preocupações do momento constituem um elemento da estruturação da memória, como afirma o autor: “a fronteira entre o dizível e o indizível, o confessável e o inconfessável, separa... uma memória coletiva subterrânea da sociedade civil dominada ou de grupos específicos, de uma memória coletiva organizada que assume a imagem que uma sociedade majoritária ou o Estado desejam passar e impor (Pollak, 1989, p.8).”

Além disto, rememorar é um ato que acontece no presente e é provocado pelo presente; do passado retornam os acontecimentos que correspondem às preocupações atuais. Logo, os quadros sociais da memória se referem aos estímulos presentes que conduzem à rememoração e à localização no passado do que o presente suscitou. Os quadros da memória não se resumem a datas, eles representam correntes de pensamento e de experiências onde é reencontrado o passado conforme este foi atravessado por cada um.

As entrevistas mostram que as lembranças são transmitidas no quadro familiar, profissional, em associação, em redes de sociabilidade afetiva e/ou política. Os quadros de rememorar ocorrem em resposta a outro grupo. É enquanto membros de um grupo que cada um se apresenta. Os grupos com os quais se está em relação são os grupos que, mais do que outros estruturam a memória. Os mais importantes desses grupos são a família, o grupo de amigos e o trabalho.

Mas, se certas lembranças não existem mais, estando esquecidas, é porque elas estavam em um sistema de relações que não se encontram mais no presente. O “compromisso” entre os quadros da memória e as lembranças acontece, mesmo quando há incompatibilidade entre os aspectos dessas lembranças e as relações atuais, posto que as relações que compõem os quadros são feitas de lembranças tanto quanto os acontecimentos, fatos ou pessoas lembradas. Isso leva a uma característica básica do passado reconstituído pela memória, o de ser sempre uma reconstrução; por mais detalhes que apresente é sempre uma reconstrução feita a partir do presente (Mancuso, 1998).

Ao falar do preconceito muitos entrevistados dizem que eles não são preconceituosos, que vários negros freqüentavam festas uns nas casas dos outros, mas dizem que os outros são, e usam a imagem do outro para abordar essa questão. Hasenbalg (1979) explica que esta forma de comportamento do branco tem como objetivo evitar o conflito e mais ainda que quem discrimina, segundo este autor, não se vê como discriminador.

Eu tinha, até hoje tenho, desde quando eu era ajustador. Mas, muitos já morreram, porque, faz vinte e três anos que eu aposentei. Eles eram muito velhos, mais velho do que eu e, aposentaram antes que eu. A gente ia um na casa do outro no dia de festa.

Sobre discriminação, ali tinha muito, principalmente os calabreses. Eu não tinha preconceito, não fazia essas coisas, mas sempre tem quem faz. Tinha diversos que não gostavam de pretos. Mas, a minha pessoa não fazia isso. Eu não era assim, vários brancos tinham preconceito, mas, eu não lembro o nome (Frederico, branco).

Segundo Poutignat & Streiff-Fenart (1997) a identidade se constrói a partir da diferença. Esta idéia implica que não é o isolamento que cria a consciência de pertença, mas, ao contrário, a comunicação das diferenças das quais os indivíduos se apropriam para estabelecer fronteiras. Assim, a identidade não se manifesta nas condições de isolamento; é o oposto. A intensificação das interações características do mundo moderno e do universo urbano é que torna as identidades salientes. Logo, não é a diferença cultural que está na origem da identidade, mas a comunicação cultural que permite estabelecer fronteiras entre os grupos por meio dos símbolos simultaneamente compreensíveis pelos que se sentem pertencer e os que não pertencem.

Identidade também pode ser entendida pela relação do indivíduo com a sociedade. É o valor de cada um, que instaura uma classificação. Toda classificação social se dá pela oposição simétrica ou distintiva. Assim, a identidade é uma construção social de homens vivendo em uma sociedade (Fonseca, 2000). Os negros ao serem perguntados a respeito de suas identidades diziam:

Eu me identifico até hoje, isso não muda na vida (Adriano, negro).

O senhor Luis (negro) diz:

Preta, minha cor é preta. Eu não tenho vergonha de ser preto, eu me orgulho da minha cor. Mesmo sendo negro eu consegui consideração na minha vida.

Já o senhor Fernando foi o único entrevistado que é considerado negro pelo grupo de ferroviários branco, mas, no entanto se diz moreno, “moreno escuro”. Ele até me indicou outro senhor para ser entrevistado que segundo ele é negro e é bom.

Eu sou moreno, moreno escuro, mas, tem o seu Gildo, que é preto de verdade; vou passar o telefone dele para você conversar com ele. Pode ir lá, ele é um preto bom (Fernando, negro).

As representações são constitutivas da memória. Para Halbwachs (1990), toda idéia social é uma lembrança da sociedade e o pensamento social é essencialmente memória. As entrevistas demonstram abertamente tais representações quando relacionadas a questões de desigualdades raciais e construção de identidades. Um exemplo é a entrevista do senhor Flávio (branco):

O serviço era para aquele que tinha mesmo vontade e veja bem: o negro, queira ou não queira, ele é mais forte que o branco, nisso eu me curvo, porque, eu reconheço que o negro é mais forte que o branco. Então, para fazer aquele trabalho ele era excelente.

Além deste tipo de interpretação a respeito dos negros, outras imagens foram elaboradas a respeito deste grupo étnico/racial, conforme se observa pela fala do senhor Matheus (branco):

Porque, sabe, né, preto sempre foi meio discriminado; tinha gente racista. O branco já nasce racista. Não tinha discriminação entre os trabalhadores porque na nossa carreira, vamos supor, eu entrava hoje, depois de três dias entrava outro e ele ficava atrás de mim estes três dias, na escala já tinha isto. Na nossa carreira era assim. Você era um dia mais velho, você era promovido um dia primeiro. Existia brincadeira, isto tinha; por exemplo, toda turma tinha sempre um preto, porque diziam que a onça de noite gostava mais de carne de um preto, porque o sangue era doce. Antigamente diziam isto, então na turma tinha sempre um ou dois pretos, porque se onça viesse pegava eles primeiro e dava tempo dos brancos fugirem, mas não tinha racismo. Eu por exemplo tenho colega preto até hoje, eles são nota dez, pelo menos eu não percebia. Eu não sou racista até quando não entra na minha família, agora para fora quero bem. Mas na família eu não quero. Eu tenho cinco filhos, treze netos e sete bisnetos, graças a Deus na família não tem. Tenho minhas amizades de cor, mas na família. Pode ser até bom, mas... quando passa as moças bonitas, mas com aquele negão, eu não me conformo.

É interessante considerar também a narrativa do senhor Fernando (negro) ao referir-se aos negros trabalhadores da ferrovia e de como eles se vestiam e deveriam se apresentar no trabalho, como se isto estivesse relacionado ao respeito e à dignidade que possuíam.

Todos negros andavam bem trocados, limpinho, comia bem... Na época da Paulista tinha uma cooperativa e todo mundo comprava lá. Todos andavam bem trocados e limpos, aqueles negros, porque vamos falar o certo, porque pode ser negro, mas bem trocado, bem limpo, alinhado é outra coisa. Só que tinha uma coisa: às vezes, chegava na hora do pagamento e o preto não tinha dinheiro nenhum para receber, porque gastava tudo na cooperativa e aí recebia só vinte réis, naquele tempo era réis. Quem mais fazia isso eram pretos, os mais pobres, eles tinham muitos filhos, tinha gente que tinha oito, nove, dez filhos. Então o pedido não dava, eles gastavam além da conta.

No imaginário das pessoas entrevistadas ainda prevalecia a idéia de que o negro servia para serviços braçais, que exigem força física. Como se os negros fossem incapazes de exercer outro tipo de serviço. A maioria dos depoimentos demonstra que os negros ocupavam os cargos mais subalternos na ferrovia, como o serviço da via permanente, que se caracterizava como trabalho pesado, de carregar

dormente e socar trilho. Na visão de Hasenbalg (1979) a integração do negro de forma subordinada criou uma situação de desvantagens que tendeu a reforçar o preconceito e a discriminação.

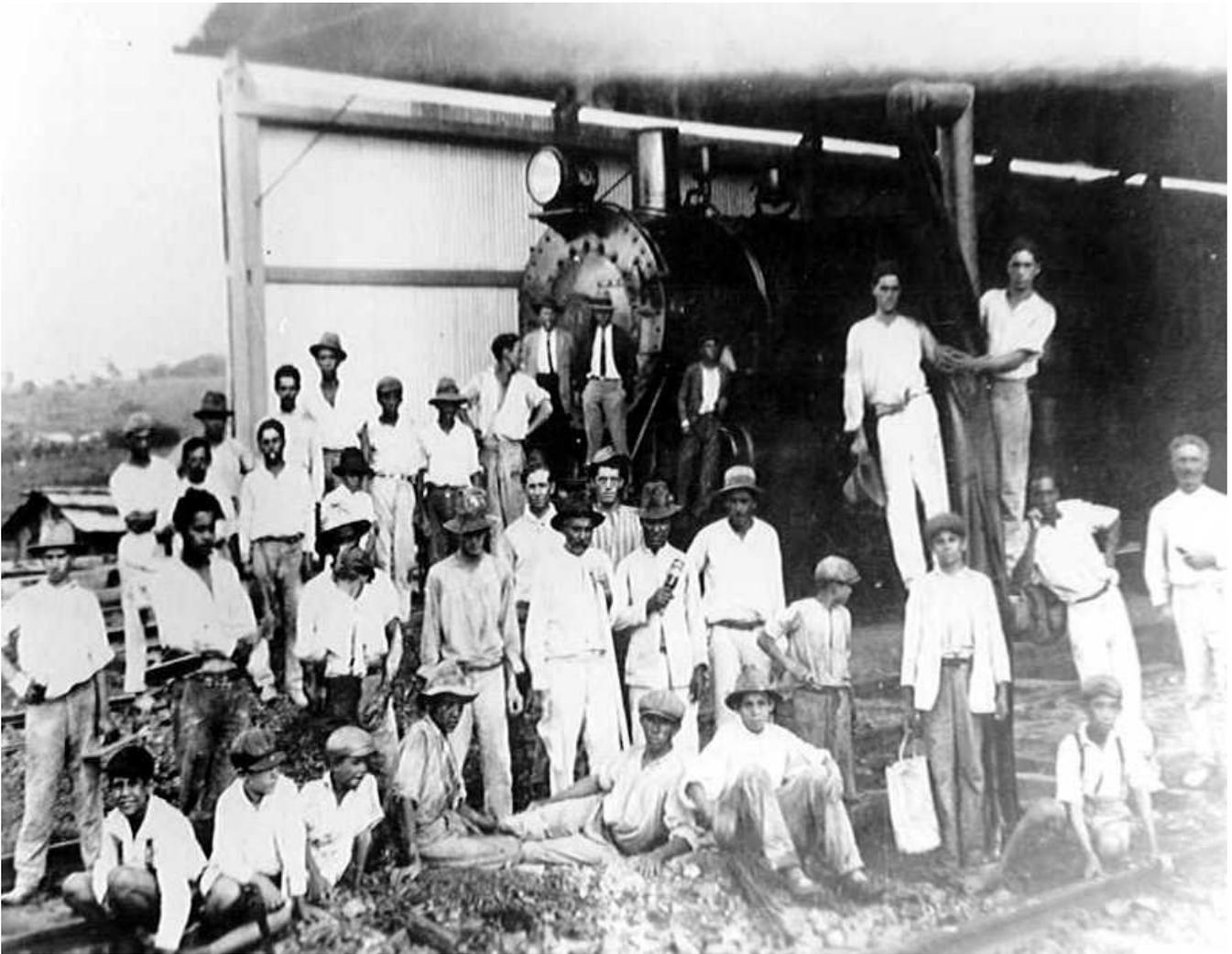
Outra justificativa que se dava, além da força física, era que os negros não tinham oportunidades de estudo; por isso tinham que se sujeitar ao trabalho braçal. Segundo o depoimento do senhor Adeilton (branco) havia poucos negros trabalhando como maquinista. Na opinião dele isso ocorria porque:

No meu tempo, não tinha muito negro não. Tinha pouco. Maquinista tinha pouco, manobrador tinha mais ou menos. Trabalhador da via permanente tinha. Tinha chefe de Estação, mas bem pouco, a maioria é sempre branco. Eu acredito que agora que a classe negra está se desenvolvendo, porque, na minha época, o negro não estudava. Para você entrar na Paulista você tinha que fazer um exame escrito e muitos podiam até ter vontade, mas não passavam no exame. Por isso que os negros eram discriminados, não era discriminação da estrada daquele tempo, mas era que eles não tinham acesso a escola, era discriminação daquele tempo.

Tanto os trabalhadores brancos, quanto os negros em seus depoimentos, comungam a idéia de que os negros ocupavam os cargos mais subalternos na ferrovia. Ainda que a pesquisa não possua representatividade estatística, vale destacar a percepção de que os trabalhos braçais eram exercidos mais pelos negros está presente nos dois grupos, como demonstram os depoimentos.

Para o senhor Frederico (branco) os “pretos de verdade” trabalhavam apenas na soca:

Teve mais alguns negros; o duro é que a gente conhecia por apelido e eu não lembro os nomes. No depósito trabalhavam mais brancos; os pretos do depósito trabalhavam na elétrica. Preto, preto mesmo era bem pouco maquinista. Os pretos, pretos de verdade trabalhavam na soca, na via permanente, era trabalho pesado de trocar dormente.



Fonte: fotografia cedida pelo Estúdio Arte (São Carlos).

A fotografia acima é do ano de 1948, na cidade de São Carlos. Nesta foto, vemos trabalhadores da via permanente. É possível observar a presença destacada de negros e também de jovens exercendo esta função, que era considerada por muitos dos entrevistados, uma das ocupações mais difíceis na ferrovia, pois os trabalhos eram feitos sob sol ou chuva, carregando trilhos, dormentes, consertando ou socando trechos da linha férrea.

Uma imagem estereotipada do negro é o que aparece na maioria das falas; esta imagem socialmente elaborada no passado, no tempo da escravidão, afirma que o negro servia para o trabalho

pesado. A entrevista do senhor Gustavo (negro) nos demonstra que além dos negros trabalharem na maioria das vezes em serviços pesados, nos quais não eram bem tratados, eles também eram retirados dos seus postos para trabalhar na casa dos oficiais como empregados.

Tinha preto sim. A maior parte trabalhava na manobra, engatando trem; porque, preconceito existe sim, não tenha dúvida, sempre existiu. Outros trabalhavam na sacaria, pegando cento e oitenta quilos, às vezes. Os pretos trabalhavam na manobra, na baldeação e no lenheiro que era perigoso até perder os dentes.

Os negros eram tratados com diferença, até hoje tem diferença entre brancos e negros. Porque quando você estava lá eles conversavam, aí foi para a rua, passam do seu lado e nem olha na sua cara, se estava com um branco nem conhecia você. E isso é preconceito, mas eu sempre tratava bem os que me tratavam bem; os que me davam bola, eu considerava. Teve muito deles que precisou de mim para pedir dinheiro, os que mais me procuravam eram os que faziam pouco caso de mim. Quando você estava com uma roupa ruim, uma calça meio velha, como esta que eu estou, eles viam você e dava um jeito de fugir, se você não estivesse com traje de passeio. Se tivesse cinco ou seis pessoas e tinha um preto no meio, eles não conversavam com o preto; se o preto falasse algo eles não respondiam. Lá no serviço, eles não conversavam com a gente direito e tudo isso me ensinou a viver no mundo, eu notei que ensinou. Depois, eu tinha que aprender; era solução!

(silêncio)

Ah,... os brancos faziam diferença. Havia preconceito, havia diferença. Os patrões faziam menos, porque eles precisavam dos trabalhadores, mas, se era um mais ou menos já fazia diferença. Um exemplo: se fosse serviço de lenheiro e tinha que dar lenha para a máquina, sempre tinha um que não gostava de preto, esse pegava o preto para judiar. O branco pegava os troncos mais pesados e jogava de qualquer jeito para o preto, ele não conseguia pegar e caía nele, então, ele machucava. Tinha muito branco que gostava de ver sangue correr no preto; sabiam que machucava, mas eles faziam isso para judiar, principalmente os pretos. Eles colocavam os pretos em uma posição na fila da lenha ruim e iam jogando a lenha bem rápido e você não tinha tempo; se era pau grosso era diferente, mas, eles não paravam, se fosse gente da laia deles, eles davam o pau na mão. Eles queriam mesmo era judiar, pegava pau pesado e jogava para você não conseguir pegar, eles soltavam para cair no seu pé e você se machucar.

Eu sofri preconceito sim, não vou negar. Só no escritório que eu não sofri, tinha umas moças que tinham uma certa instrução e me tratavam bem... Era, sim senhor, não senhor, eu me sentia até acanhado do jeito que me tratavam no escritório. Mas, na parte da oficina, no depósito, tinha preconceito. Os brancos tinham medo que você pegasse o lugar de um

oficial. Quando era para subir de cargo na ferrovia, os chefes já telefonavam para Jundiaí ou Campinas para dizer o nome de quem deveria subir; ia indicado na ficha do funcionário e eles davam cobertura. Os brancos tinham inveja, raiva. Os pretos, não, eles falavam: Olha negão! Anda direito! Nós somos igual tinta no papel branco, mancha por qualquer coisa. Os meus colegas me falavam isso para mim, porque eu sempre estava na casa dos oficiais trabalhando como empregado.

Os maquinistas pretos também sofriam preconceito. A gente via, porque, eu ia levar a correspondência do escritório na estação e percebia. O preconceito é uma coisa que...não sei...As escalas dos maquinistas vinham prontas da repartição da superintendência, se tinha tantos trens de carga, eles viam qual era o trem mais encardido e dava para um maquinista preto e ele tinha que ir. Eles não colocavam guarda de trem preto em trem de passageiro, no passageiro não punha. Quem tinha parente no escritório era beneficiado na Paulista; ele fazia exame, mas já era indicado. Quem passava era quem tinha parente na superintendência, nem que fosse menos capacitado, mas, era bem bonito, cabelinho alvo, louro, filho do senhor fulano de tal....

Que ia de guarda trem nos carros melhores eram os brancos. De todos os trinta e um anos que eu trabalhei na ferrovia eu posso contar os guarda trens pretos de carro de passageiro. Eu posso contar. Nenhum foi a inspetor, a supervisor, a nada. E inspetor que houve, todos eram brancos. Não conheci um preto. Eu conheço tudo isso aí. Alguns pretos que subiram foi à custa de muito serviço. Nas estações grandes eles queriam apresentar os brancos, os bacanas. Teve um chefe de depósito, o J. C., que era terrível, ele não gostava de preto. Eu, graças a Deus, não tive inimigo branco; acho que não tinha uma pessoa que não ia com a minha cara. Eu tinha amizade com todos, mas eu era mais amigo dos pretos.

Os imigrantes, tinha uns que eram mal criados, tinha um calabrês, ele xingava e tudo. Eu respondia para ele. Tinha uns descendentes que faziam diferença, sim. Eu nunca briguei, podia xingar, falar o nome que quisesse, inventar o que quiser. Eu não sei brigar, não sei ficar de cara feia com ninguém, acho que por isso que me dei bem. Nenhum preto chegou a brigar, deixava sempre passar.

Este depoimento é rico pela minúcia com que detalha a forma como os negros eram tratados em vários setores da Companhia Paulista, destacando as inúmeras manifestações de discriminação racial que os negros comumente sofriam. É interessante notar que este entrevistado diz que se sentia “acanhado” por ser bem tratado pelos colegas quando trabalhava no escritório. O fato de ele ter iniciado sua carreira na Companhia Paulista como lenheiro e ter enfrentado as dificuldades deste setor,

no qual os negros, segundo ele, eram maltratados, fez com que despontasse nele este sentimento de incômodo quando era tratado com respeito e dignidade.

O depoimento do senhor Gustavo (negro) é marcado por vários trechos onde está presente a discriminação, o preconceito e o estigma. Quando ele diz que tinha que aprender a viver naquele meio, “era a solução” ou que os negros não brigavam “deixava sempre passar” como se não houvesse nada a fazer, ele nos remete às idéias de Bourdieu (2001), da internalização e naturalização das divisões (arbitrárias) do mundo social e das relações dos indivíduos com o tempo e a identidade, na qual “as coisas a fazer se definem na relação entre a estrutura das esperanças ou das expectativas constitutivas de um habitus” (Bourdieu, 2001, p.258). Por mais que os negros percebessem o preconceito e a discriminação, ao que parece, eles tendiam a ajustar suas expectativas às suas chances reais porque sentiam que não podiam mudar a situação.

Goffman (1982) também aborda este tema afirmando que a sociedade estabelece meios de categorizar as pessoas e tais atributos (categorias) passam a ser considerados como comuns e naturais. No depoimento do senhor Gustavo (negro) ainda é possível a reafirmação de que os negros trabalhavam em serviços menos privilegiados. Para Andrews (1998) o intervalo de mais ou menos trinta anos no uso de mão-de-obra negra, como já explicitado no capítulo anterior, fez com que, quando este trabalhador voltasse ao mercado de trabalho, ele tivesse que ocupar os cargos mais subalternos. Este intervalo, segundo o autor, ajudou a reforçar suposições raciais relacionadas aos negros.

O senhor Marcelo (negro) fala a respeito da perseguição que sofreu na Paulista e também da discriminação.

Eu fui perseguido por uns chefes, não sei porque eles não gostavam de mim, em outras divisões também tinha um pouco disso quando era para subir de cargo. Sobre discriminação não teve...O que teve foi pouca coisa,

discriminação de todo dia, você sabe! Teve alguns casos muito rígidos na Paulista, como o do ajudante preto que foi afastado por três anos, mas já passou.

As palavras do senhor Marcelo (negro) remetem-nos as observações de Hasenbalg (1979) ao afirmar que a reação dos negros de negação, de não reconhecer a existência da discriminação e até mesmo de não enfrentá-la, faz com que seja mais difícil a mudança das manifestações e práticas discriminatórias. Essa postura do senhor Marcelo (negro) evidencia-se com sua afirmação de que houve pouca discriminação na Paulista e, o que houve, como ele mesmo diz, “já passou”.

Em relação às ascensões dentro da ferrovia, vale ressaltar as falas que destacam a importância do estudo como a do senhor Alessandro (branco):

Para subir de cargo era o seguinte: eu, por exemplo, só fiz até o segundo ano primário e tinha uns que nem isso tinha. A pessoa que não tem nada na vida, não vai subir, porque, não sabe fazer nada sem ser aquela coisa braçal que os pretos faziam. Não é preconceito; é que eles não tinham estudo e eles não passavam nos exames. Teve muitos que não subiram de cargo, porque não sabiam nem assinar o nome. Então eles só serviam para trabalhar na via permanente, no serviço braçal, pesado.

Até mesmo alguns negros davam essa justificativa para a falta de trabalhadores negros em serviços que não eram braçais na ferrovia.

Eles (os negros) trabalhavam mais como trabalhadores... Trabalhadores braçais, porque os negros nunca tiveram oportunidades na vida; oportunidades de estudo, eles não tiveram, por isso eles tinham dificuldade de chegar a certo ponto. Tinha essa discriminação (Rafael, negro).

No entanto, a tabela dos entrevistados⁵⁵ revela que a escolaridade dos trabalhadores negros e brancos não se diferenciava de maneira significativa, havendo vários negros que possuíam cursos técnicos, nível médio de escolaridade, ou que haviam cursado a Escola SENAI ferroviária. Alguns deles, como o senhor Marcos (negro), admite que ele era o único negro que trabalhava no seu setor. Ele fez escola técnica e isso o diferenciava em sua opinião.

Para começar, na minha área em São Carlos eu fui o segundo negro que trabalhei; no meu setor só tinha eu. Os negros trabalhavam na via permanente e na subestação. Eles faziam mais serviço braçal.

O senhor Mariano (Branco), afirma que os negros que freqüentaram a Escola SENAI conseguiram ascender na Cia Paulista:

Alguns negros, os que eram formados na SENAI, já entravam com uma categoria que eles aprenderam na SENAI. Estes tinham mais chance de melhoria, os chefes davam preferência. Eu nunca freqüentei a escola SENAI, então eu não peguei cargo de mando.

Podemos perceber pelo depoimento acima que havia uma preferência da chefia por aqueles que possuíam algum estudo para ocupar os cargos de mando. Tal comportamento da chefia alimentava as manifestações de preconceito e discriminação entre os trabalhadores, conforme salienta a entrevista a seguir do senhor Murilo (negro); vale ressaltar, contudo, que os trabalhadores negros que tiveram acesso à Escola SENAI ferroviária chegaram a ocupar cargos de mando, ainda que o exercício desses cargos parece não ter ficado imune aos preconceitos.

⁵⁵ Vide anexo.

No meu tempo tinha, tinha o Orlando, eu, o Aguinaldo, o Zé Fernandes, meu irmão, meu primo, que fizemos escola ferroviária. Uns dez ou quinze patrícios, na minha época. E a gente tomava parte quando tinha estas reuniões. E iam brancos e pretos nestas reuniões; eles até consideravam muito a gente porque a gente tinha um cargo de mando. E então, a administração da Paulista escolhia estes ferroviários que eram formados pela escola para cargo de mando. E como eles, os chefes, estavam escolhendo vários formados e eu tinha feito a escola SENAI e eles davam preferência para gente, eu falava: “se eles me escolheram é porque alguma coisa eles viram para eu estar mandando em vocês”. Era a administração, eles apontavam quem era formado na escola, a maior parte dos nomeados para cargos de mando foram formados na escola. Os de cor trabalhavam em diversos cargos, mas o serviço melhor mesmo era dado para aqueles que eram formados lá na escola. Alguns falavam sem querer, mas tinham alguns...,que no íntimo meu, eles falavam para ofender mesmo, “eh, negão mandando em mim!” Eles não falavam na cara, mas eles falavam por trás. Só por que eu estudei mais? (Murilo – negro)

Ao fazer seu relato o senhor Joaquim (negro) afirma que mesmo sendo negro, o fato de ter cursado escola profissionalizante lhe dava maior “liberdade” em suas atitudes, lhe dava maiores possibilidades e artifícios para enfrentar as formas de desigualdade, ofertando-lhe de certa forma maneiras de barganhar suas identidades dentro daquele contexto.

Tinha italianos, tinha cabeça de bagre, negão, assim como eu. Eu tive na minha vida, tive muita sorte, consegui algumas coisas fáceis. E eu era meio metidinho também, porque eu tinha escola e os outros não tinham; eu tinha a profissional completa e os outros não tinham. Então eu andava meio que metidinho..., e ninguém me agüentava. Na Paulista, olha, os estudos me fizeram que eu fosse mais procurado, mais bem quisto. Naquela época, os negros não estudavam. Naquela época, os negros sofriam e, eu vou ser sincero, eu não sei se eu nasci em outra época, mas o racismo não chegou comigo não. Mas tinha o racismo sim, mas eu fui feliz, porque eu não senti.

Sim. Eu de fato percebia sim o preconceito, o racismo. Não houve um atrito específico para lhe falar, tinha um preconceito, mas era um preconceito respeitado. Eu percebia na ferrovia, era bravo. Mas, eu não senti na pele.

Porque eu tinha muito boas amizades, eu tinha certo contato. Eu acho que não senti porque eu estudei. Naquela época não tinha muito ferroviário de cor. Eles trabalhavam em lugares espalhados; eu, por exemplo, era marceneiro. Na minha turma, de preto, só tinha eu. Nas outras turmas

tinham alguns outros. Tinha em vários cargos, escalonados, separados, e aqueles que tinham menos escola em um lugar, isto influía muito no cargo que você poderia ocupar. Na minha época, eu fazia o que eu queria. Eu negão, tinha estudo, chegava e fazia o que queria.

É interessante colocar uma passagem da entrevista do senhor Luis (negro) em que ele nos conta como os negros, trabalhadores da soca, tratavam um trabalhador branco, quando este entrava no setor que eles consideravam deles:

Só os pretos que trabalhavam mais na soca e no regulador, e no armazém de cereais. Não que a gente vai falar, mas, a pessoa de cor tem mais resistência. Pessoa de cor é melhor para serviço pesado e lá era só gente preta que trabalhava. Branco não agüentava trabalhar, lá não. Quando entrava um branco, os pretos faziam tudo para ele sair. Os pretos deixavam ele trabalhar até na hora do almoço, depois judiavam dele para ele pedir as contas e ir embora. O dinheiro que o branco tinha ganhado até a hora do almoço, os pretos pegavam para beber pinga. Eles diziam que faziam isso, porque os brancos maltratavam gente de cor, eram preconceituosos e que lá naquele trabalho quem mandava eram eles. Eles faziam isso para se vingar do racismo. A pessoa de cor sempre foi discriminada, até hoje é assim; o preto pode ser bom, mas ninguém acredita. É assim mesmo. A pessoa em uma fábrica, que precisa de quatro empregados e tem cinco candidatos para o cargo, quatro são brancos e um é negro, os que vão ser contratados são os brancos, pode apostar.



Fonte: fotografia cedida pelo senhor Carlos (entrevistado).

A foto acima demonstra os trabalhadores da via permanente percorrendo um trecho da estrada de ferro. Esta foto é do ano de 1956, nela está um dos entrevistados, o senhor Carlos (branco), feitor da linha, que é o homem que está à esquerda com uma das mãos levantadas, apontando o caminho aos demais trabalhadores⁵⁶.

Ao privilegiar as narrativas de velhos ferroviários, também privilegiamos seus entendimentos e suas análises das representações sociais. Seus relatos orais nos possibilitaram refletir sobre suas

⁵⁶ Observa-se que o feitor é o único branco no conjunto dos trabalhadores.

interpretações contadas pelos próprios protagonistas. A imagem que se tinha do negro que trabalhava como subordinado do branco, por exemplo, era de dócil, humilde, bonzinho, como se fosse alguém que precisasse sempre de cuidados; conforme explicita o depoimento do senhor Mário (branco).

No meu tempo, em Tabatinga não tinha negro. Tinha só um maquinista negro, quer dizer era uma classe, mas era outro setor; ele se aposentou como maquinista, não subiu mais. Tinha outros pretos, eram subordinados, mas gente boa. No depósito, eu tinha um preto, que pertenceu à antiga Douradense; ele era considerado um indivíduo assim...meio fraco da coisa. No depósito, eu o usava na limpeza, mas ele era meio humilde, sabe? Eu dava uns serviços para ele. Os negros que eu me lembro, não eram de se destacar, mas eram pessoas boas.

Ao ser perguntado a respeito do tratamento dado aos negros e aos brancos o senhor Ângelo (branco) diz que não havia diferença, mas acrescenta que ele gostava dos negros, “seus trabalhadores”, porque eram obedientes às ordens no trabalho.

Naquele tempo não tinha a discriminação que tem hoje. Naquele tempo, os negros comiam com a gente. Eram amigos de entrarem na casa da gente. Tratavam iguais, nós se dávamos todos iguais. Eu queria bem todos eles, porque eram obedientes para trabalhar. Porque um chefe de serviço, como eu, sempre tem uma dor de cabeça a mais. Porque uns são ruins, outros são bons, mas os meus negros eram todos bons.

O depoimento do senhor Felipe (negro) reforça a idéia de que os negros tinham que ser obedientes para não terem problemas no trabalho.

O negócio era você trabalhar direito, na linha, aí não tinha problema com chefe.

Ao falar a respeito deste estereótipo a respeito dos negros, Trindade (2004, p. 107) afirma “estereótipo do negro bom, obediente, conformado, submisso, ou como se dizia, negro que em vez de reivindicar, conhece o seu lugar. Certamente é um modelo que trata de uma relação conflituosa. A submissão traz consigo ressentimentos, revoltas sufocadas, que consiste em uma resposta adaptativa que possibilita a convivência social para o negro.”



Fonte: fotografia cedida pelo senhor Armando (entrevistado).

Na foto, vemos a construção de um barracão ferroviário, na cidade de Agudos, no ano de 1960. Essa foto, também foi cedida pelo senhor Armando (branco). Por ter trabalhado no setor de transportes,

ele teve a oportunidade de conhecer vários lugares por onde passavam as linhas férreas da Paulista; e sempre que podia, ele registrava as imagens dos locais que percorreu, conforme nos contou. Quando esse entrevistado versa a respeito dos negros que trabalham na Companhia Paulista, ele relata:

Ah, de cor tinha. Aqui mesmo tinha um vizinho que era ferroviário e era de cor. Ele já morreu e ele era de cor. Eu trabalhei muito tempo com ele aqui em São Carlos.

A nossa relação era boa, muito boa, porque ele era de cor, mas era gente boa.

Ao falar de outro ajudante ele diz:

Eu, em Rio Claro, quando era maquinista, tive um ajudante preto e sempre vivemos bem na máquina. Porque eu mandava, eu era o maquinista e o maquinista manda na máquina, manda no ajudante, manda em tudo. Ele era preto, mas sempre a convivência foi boa, ele sabia seu lugar. Eu nunca fiquei sabendo de discriminação.

É possível perceber como a idéia do negro “bonzinho” era comum a quase todos os chefes que tinham subalternos negros. Eles deixavam claro que eles eram os chefes “eu era o maquinista e o maquinista manda...”. Reforçando a idéia de que o negro tinha que ser submisso e obediente; eles, por sua vez, repetiam as velhas práticas que marcavam as relações raciais.

É possível perceber como a memória de um ferroviário muitas vezes converge com a memória de outros. Portanto, a memória coletiva é social, ou seja, quem lembra são os indivíduos que estão inseridos em grupos. Nas falas das entrevistas realizadas com o grupo branco, o preconceito não aparece na ferrovia; para eles isso não ocorria, ou porque, segundo eles, os negros que trabalhavam lá

eram “bons”, ou pela informalidade das relações sociais, que se caracterizava como algo sem intenção e de brincadeira. Segundo eles, isso não existia:

Mas, sobre discriminação racial, coisas desse tipo, eu mesmo trabalhei com muito maquinista preto, ajudante preto e não vi isso (Adeilton, branco).

O senhor Mário (branco) relata:

Na minha opinião não existia preconceito; os pretos que estavam lá, os que eu conhecia e convivia, todos gostavam deles, inclusive eu. Eu nunca notei isso aí. Na verdade, eu só olhava a minha parte, eu nunca notei. Se existia preconceito em uma outra repartição, eu não posso dizer, eu sei que onde eu trabalhei não existia. Os pretos que trabalhavam lá, tinha uns quatro ou cinco, todos eles eram bons, todos gostavam deles, eles trabalhavam bem.

A respeito desta negação das formas de preconceito e discriminação presentes nas narrativas dos depoentes, torna-se interessante relatar que na cidade de Araraquara foram entrevistados dois irmãos. A primeira entrevista foi com o senhor Rogério (negro), que nega veementemente ter havido formas de desigualdade étnico/racial na ferrovia. Posteriormente, seu irmão, senhor Leandro (negro), é entrevistado e nos apresenta as seguintes informações:

Então, a gente estava falando, sobre esta coisa de discriminação, e isto não existia não, a gente era igual. Pois olha só, de dez, onze homens, eu que tomava conta do serviço, entendeu? E ali elas não diziam nada. Também sempre fomos assim, nós tivemos irmandade, nunca fomos presos. Ninguém de nós, nem meu irmão Rogério, nem eu nem os irmãos mais velhos, nunca foram em cadeia, nem nada. Muitas vezes, por exemplo, davam férias para o feitor e eu substituía para comandar dez, onze, doze homens para limpar os carros. Bom, assim era meu trabalho.

... O Rogério até falou para eu não falar para você. Mas eu vou contar sim, gostei do seu jeito. Como eu disse eu substituía os chefes e algum por de trás falavam e eu escutava que negro quando passa mandar um pouquinho fica deste jeito assim, metido. Eles falavam baixinho, era isto sobre o racismo. A inveja é uma coisa muito triste, duro. Tem gente que não topa sua cara de inveja. E a gente muitas vezes percebe. Passa na sua frente e não olha na sua cara. Às vezes, na sua frente, mostra alegria na sua frente, mas você percebia que era uma alegria falsa. O racismo sempre existiu, não acabou não. O racismo, eu acho que no país todo não acabou não.

Olha, você sabe o que acontece: a gente percebia sim que..., a gente sentia aquilo mas muitas vezes a gente deixava passar, você entendeu? Deixava passar, assim porque.... Eu não acabei de falar agora pouco, no meio de doze homens eu que era o encarregado que ficava no lugar do feitor. Mas muitas vezes eu preferia eu fazer o serviço ao invés de ficar mandando por causa que sempre existiu racismo. E assim era e é até hoje. Muitas vezes está rindo para você, mas virou as costas pode prejudicar você. O sentimento de uma pessoa você conhece só no olhar, não é mesmo? Tem pessoa que parece que tem nojo do outro. Faz um pouco caso de você.

Como é? Preconceito? Olha aqui, minha filha, eu acho que..., eu tenho você, que tem uma sabedoria grande e aqui está servindo como minha bisneta, então vou contar. Qualquer lugar que você entra, em uma repartição é difícil você ver um negro tomando conta da repartição não é mesmo? Pode falar! Você deve saber. Então dentro da estrada de ferro a gente via muitas coisas assim. Parece que está tudo misturado, mas não. Um lugar negro, outro branco. Porque a inveja e o racismo ainda estão batendo, ainda está existindo o racismo; eu acho que quase em toda a área. Está existindo, porque eu vejo. A gente percebia tudo na ferrovia também.

Percebia o racismo, claro que percebia. Agora, às vezes dentro até da própria família a gente vê o desprezo, o racismo, daquele que está melhor de vida, aquele que está com algo a mais, não é mesmo? Eu graças a Deus, pela minha capacidade, eu sou um analfabeto perto de você, mas o que eu vi aquilo e você não vai ver.

Para o senhor Pedro (branco) o preconceito não existia, o que ocorria era só de brincadeira, pelo menos no setor que ele trabalhava, mas nos outros setores havia discriminação.

Esse Felipe que você foi à casa dele é preto, não é? (risos). No nosso serviço de trem não tinha preconceito, nós brincávamos com os negões que tinham, sabe? Aquelas brincadeiras de chamar e tal! Eram aquelas brincadeiras de chamar de negão, dizer que quando não faz na entrada, faz na saída, esse tipo. Mas, nos outros setores tinha muito preconceito. Com os maquinistas, trabalhadores, porque essa raça é terrível, você sabe. Na soca, por exemplo, se o mestre de linha era preto, ou o feitor era preto,

hummm, os empregados subalternos tinha raiva de ser mandado por pretos.

Falava que não gostava daquela raça. Mas, tinha que obedecer aos pretos, porque, eles eram os feitores. Essas pessoas quando pega um cargo eles querem mandar, querem aparecer. Você pode ver, se tem um negão mandando ele não gosta do branco, nem a raça dele ele aprecia. Essa raça sempre foi discriminada. Se você está conversando com dois pretos, se você chega para conversar mais, eles viram e começam a conversar entre eles. Sacanagem com você, eles fazem sacanagem com a gente.

Segundo Guimarães (2002b) esta forma de preconceito, quase sempre encoberta, se perpetuava devido à informalidade das relações raciais no Brasil. A fala do senhor Pedro (branco) demonstra estes comportamentos verbais e condutas ofensivas. Mesmo tratando-se de manifestações, às vezes sem intenção, de brincadeira, certamente, como demonstra Guimarães (2002b), há conseqüências sobre os atingidos.

Para o senhor Rafael (negro) o preconceito era manifestado apenas pelos chefes quando fossem escolher alguém para ascender a um cargo:

Os chefes tinham preconceito; eles indicavam sempre os mais chegados, os brancos.

O senhor Gustavo (negro) descreve que o senhor Rafael (negro) citado acima, mesmo sendo um ótimo funcionário, perdeu muita promoção por causa da cor:

Toda vez quando chegava a hora do Rafael subir de cargo, quem era indicado era um branco; sempre era um branco que passava na frente dele. Mesmo sabendo menos do serviço, quem subia era um branco.

O senhor Daniel (negro) afirma que esse preconceito se estendia para os passageiros, uma vez que a postura da empresa era de evitar que pessoas de cor andassem nos vagões, principalmente nos vagões de primeira classe.

Os chefes diziam que pobre e preto não era para andar no trem. Quantas vezes eu ouvi chefe dizer isso! Eles diziam para a gente vender passagem só no vagão de segunda.

Além de a Paulista tentar evitar que certos passageiros de cor ocupassem lugares nestes vagões, o senhor Cesar (branco) refere-se ao fato de que os próprios ferroviários eram escolhidos conforme a cor para trabalhar em determinados vagões, segundo a clientela que atendiam.

Eu vou lhe contar uma coisa, tinha um maquinista aí que era preto; mas só que teve uma coisa, um dia foi tirar a foto da máquina, e o maquinista era preto. Tiraram ele e colocaram um maquinista branco para tirar a fotografia.

No começo, mesmo antes de isto aí, maquinista preto não ia para trem de passageiro, porque era negro. Porque era racista, gente ignorante. Era racismo que tinha naquela época. Não estou falando que os maquinistas [negros] iam apenas conduzindo os trens de carga! Não ia para maquinista de passageiro nunca. Todo mundo sabia. Ele até podia ser maquinista de passageiro, mas por ser negro, não podia assumir o cargo. Eram os engenheiros que decidiam isto. Isto durou muitos anos, não me lembro até quando. Eles não promoviam para o trem de passageiro, chegava no carga, morreu.

3.3 Cotidiano Ferroviário – lazer e convivência.

Nesta secção trataremos das relações cotidianas (lazer e convivência) entre os ferroviários⁵⁷, tanto dentro do ambiente de trabalho, quanto fora deste. O lazer segundo (Dumazedier, 1999) é, para a maioria dos trabalhadores, o tempo e a ação destinados às mais íntimas formas de enriquecimento ou de satisfação pessoal. Assim, por meio dos depoimentos dos aposentados abordaremos como estes utilizavam seu “tempo liberado”, que estava particularmente relacionado ao seu círculo de trabalho.

Tentaremos entender como os ferroviários aproveitavam o tempo liberado do labor, seja para obter um equilíbrio entre o repouso, o divertimento e o aperfeiçoamento das atividades e dos conhecimentos, como também para suscitar um equilíbrio entre os valores do lazer e do trabalho, ou das obrigações sociais, cívicas, familiares entre outras.

A maioria dos depoentes afirma que o tempo liberado era restrito, pois o tempo isento do labor, acabava sendo limitado pela quantidade de horas dedicadas à ferrovia. Essa limitação do tempo livre expressa-se na narrativa do senhor Armando (branco):

Era boa nossa convivência. Eles não vinham em casa. Porque você sabe, eu trabalhava lá, nem eu parava em casa, só vinha rápido e já voltava trabalhar. Então não tinha convivência com as pessoas fora, era só lá. A vida era difícil, era muito difícil.

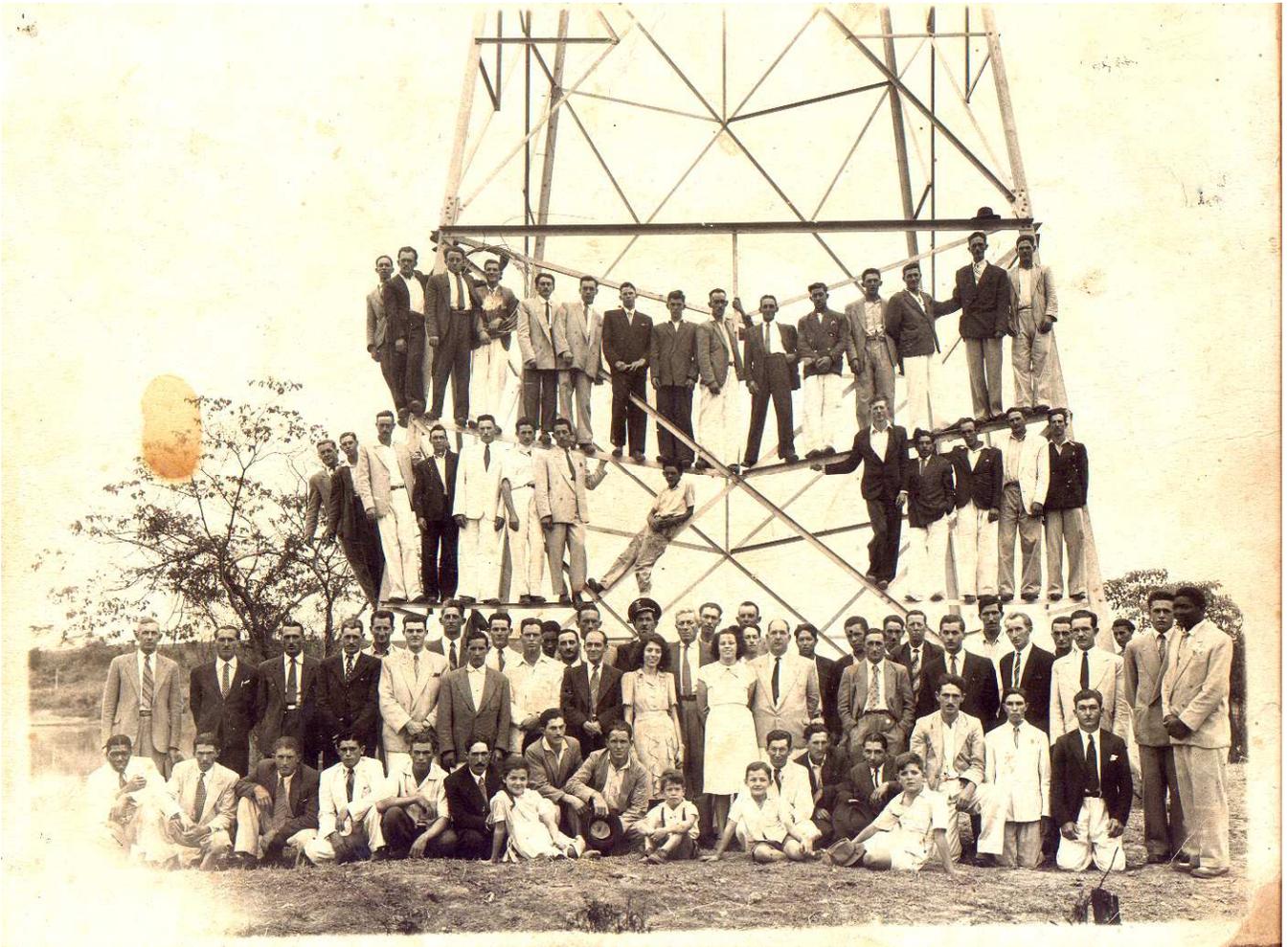
O Senhor Rogério (negro), deixa explícita a relação do tempo dedicado ao trabalho e o divertimento. Neste sentido, os momentos de entretenimento ocorriam nos interstícios do próprio tempo de trabalho:

⁵⁷ Trataremos da vida social do homem simples, ou seja, a vida de todo dia destes ferroviários. Não temos o intuito de decifrar sociologicamente os significados destas relações cotidianas, visto que este não é o objetivo da pesquisa. A proposta nesta secção é retratar, por meio das entrevistas, um pouco da realidade social vivenciada por estes trabalhadores e as diferenças que marcavam o tempo de lazer dos trabalhadores brancos e negros da ferrovia.

A amizade era uma beleza pra quem era da Paulista, na hora do trabalho, era muito bom mesmo. Mas não tinha esta coisa de ir um na casa do outro não. Era lá no trabalho. Brincadeira tinha, mas não no tempo de serviço... Saía brincadeira, mas na hora certa, não no cotidiano de trabalho (Rogério – negro).

Segundo Martins (2008), devemos, sobretudo, nos ocupar do que as pessoas conhecem como realidade na sua vida cotidiana, associando-a ao processo histórico que a produz para compreender as relações sociais. A cotidianidade é, justamente, o tempo em que o íntimo e o familiar são invadidos pelo público, ela não é o meramente residual, perpassa o vivido, mas o vivido com significado.

A foto a seguir, retrata um momento de comemoração do ano no 1961 para a Companhia Paulista, pois estava sendo entregue a primeira torre de energia na região do município de Pederneira no Estado de São Paulo, o que possibilitaria que o transporte fosse feito por locomotivas elétricas. Podemos perceber a presença não apenas de ferroviários, mas mulheres e crianças participando do evento; certamente havia também moradores e pessoas ilustres da cidade neste acontecimento.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello

Para o senhor Rafael (negro) apenas os ferroviários que possuíam uma maior intimidade tinham algum tipo de relação fora do ambiente de trabalho.

Só os que eram mais chegados mantinham contato.

Já o senhor Ângelo (branco) diz que seus amigos iam a sua casa, mas iam para trabalhar, pois ele era o chefe e era costume os subalternos prestarem serviço na casa dos chefes.

O Domingos, o Barbosa, o Jesus. Eu era chefe deles, mas eles iam muito em casa prestar serviços, fazer coisas no quintal. Quando fiz essa casa, três deles vieram ajudar na construção. Na ferrovia tinha essa mania de um ajudar o outro. A cor dos três era preta.

O lazer não significa a ociosidade, não suprime o trabalho; o pressupõe. Corresponde a uma liberação periódica do trabalho no fim do dia, da semana, do ano ou da vida de trabalho. Mas, conforme as narrativas dos ferroviários evidenciam, era costume os empregados realizarem trabalhos na casa dos chefes durante o tempo liberado do ofício, sem nenhuma remuneração adicional.

Apesar de o convívio entre os trabalhadores da ferrovia fora do ambiente de trabalho não ser tão intenso, conforme vimos, durante o expediente de trabalho as brincadeiras eram constantes. Ao que parece, este momento de descontração também se convencionava como um meio de “recuperação da força de trabalho”⁵⁸, como sugere Dumazedier (1999). O senhor Anderson (branco) comenta a respeito destas brincadeiras:

Uma vez o Jairo deitou em baixo de uma árvore na sombra e, eu e o Pereira cobrimos ele de cascalho e colocamos um monte de flor, ficou parecendo caixão de defunto. Hora que este homem acordou, pelo amor de Deus. Ele estava uma fera. Ele perguntou quem tinha feito isto com ele, eu disse que não tinha sido eu. Eram só estas brincadeiras, na hora do almoço, quando estava tudo em ordem, aí tinha estas brincadeiras. Ele era um senhor de cor, mas um cara bom, oh cara bom!

A imagem a seguir é de 1960. Segundo o fotógrafo do Estúdio Arte, ela retrata um momento em que os ferroviários estavam descontraídos na Estação de São Carlos e decidiram registrar a ocasião e

⁵⁸ Dumazedier (1999, p. 17) considera que o trabalhador tem momentos em seu cotidiano que servem para a recuperação de sua força de trabalho, ou seja, o tempo para a recuperação das energias, “na prática está presente a permissividade ao indivíduo, do lazer, enquanto recuperação psicossomática, essencial à saúde do sistema capitalista”. Esse momento é como forma de compensação, ou melhor, dizendo, como mecanismo de compensação criado pela sociedade industrial.

também uma das Locomotivas mais imponentes da Companhia Paulista, a V 8 que chegava a atingir 145 Km/h.



Fonte: fotografia cedida pelo Estúdio Arte (São Carlos).

O senhor Otávio (negro) relembra as brincadeiras e os apelidos que os trabalhadores colocavam uns nos outros:

Nós não tínhamos momentos de lazer propriamente na oficina; tinha as brincadeiras entre eles, que era naturalmente contrária às funções lá dentro, mas isto tinha. No meio da gente tinha, havia, por exemplo, um elemento, era funcionário que gostava de animal, então o pessoal costumava a fazer espora e muitas vezes na hora de marcar o cartão para ir embora, o outro chegava por trás e colocava a espora nele, no sapatão dele. E ele ia embora com a espora, risos... Ele chegava em casa assim. Tinha uma porção de coisas assim. O pessoal fazia de brincadeira, o que tinha de gente que era anedotário na oficina, principalmente na minha turma. Nós, muitos, saímos mais cedo, e voltava rápido, para ficar aquele monte de bolo de gente ali na porta para contar as novidades, ouvir as anedotas. Era muito divertido, era demais. Na Paulista, todo mundo conhecia todo mundo, as pessoas vinham na casa da gente, nossos pais, padrinhos, visitavam nossas casas, iam jogar baralho.

Para o senhor Cesar (branco) recordar aqueles momentos da Paulista faz com que ele sinta saudades das ocasiões de descontração que marcaram sua rotina, seu cotidiano de trabalho, como um espaço de contentamento vivido na Companhia Paulista. Nestas ocasiões de inatividade, o lazer aparece como o não cotidiano, dentro do cotidiano de trabalho, ou seja, o lazer, como libertação e evasão do círculo do trabalho.

Ah de tirar sarro um do outro? Risos, ah e como! Nossa senhora, quanto sarro. Aqui tinha um que o apelido era folha verde. E na oficina tem umas fitas, a fita do velocímetro, que marca quanto do trem está correndo, uma fita dura. Então chegou um dia que ele pegou aquela fita cortou assim como se fosse uma espora e colocou no pé de um padre. E o padre foi para a plataforma pegar o trem. O padre não viu. E lá ficou no sapato do padre, ficou lá esperando o trem. Nós ríamos até do padre. E uma vez, aqui na Estação tinha feira, sabe. Este que eu falei que era de São Carlos, nós chamávamos de Zé Burro, todo mundo tinha apelido. Meu apelido era cepa fina... quanto tempo de alegria vivemos (Cesar – branco).

Para Martins (2008, p. 125), a História é vivida e, em primeiro momento, entendida no cotidiano. Por isto, de modo algum o cotidiano pode ser confundido com as rotinas e banalidades de todos os dias.

Segundo este autor a História não será corretamente compreendida se não estiver referida a este âmbito particular que é o do sujeito e o da história local, isto é, ao modo de viver a História.

A foto que vem na seqüência retrata um momento em que os trabalhadores que faziam a manutenção da rede elétrica da ferrovia estavam percorrendo a linha para averiguar se havia algum dano causado após uma noite de chuva. Segundo o senhor Adriano (negro), que aparece nesta foto do ano de 1961, eles tinham o costume de subirem nas torres de sinalização ora para constatar algum estrago, ora também para se aventurarem, já que as torres eram bem altas.



Fonte: fotografia cedida pelo senhor Carlos (entrevistado).

Uma característica comum nos depoimentos de ferroviários brancos e negros, conforme já citado, era a contribuição existente entre eles no auxílio e no ensino dos afazeres durante o expediente de trabalho, um tempo de convivência intenso, que possibilitou a construção de um espaço social em que

houvesse estas relações de assistência impostas talvez pela chefia, talvez pelas próprias necessidades do trabalho. Vejamos alguns exemplos. Senhor Leonardo (branco):

Vixe olha, olha. A amizade minha era tudo boa, nunca tive uma discussão com ninguém.

Tinha inclusive, muitos que atrasavam um pouquinho e um falava para o outro ficar e ficava e da outra vez era você que ficava para o rapaz. Era uma união danada, os mais velhos ensinavam os mais novos a trabalhar.

Senhor Ronaldo (negro):

Era divertido, vai. Que nem este negócio que você perguntou sobre a amizade. Éramos uma família, naquela época. Nossa senhora! O pessoal estava passando mal, qualquer coisa, a gente mandava embora e fazia o serviço, fazia o serviço dele, tudo em paz. Porque naquela época era duro você ser suspenso ou pegar no flagra e a Companhia por no gancho, quem iria padecer eram os filhos na época, então a gente quebrava o galho.

Os relatos das relações cotidianas mostram o lugar das brincadeiras, do auxílio um ao outro, dos conflitos. Determina o lugar em que se formulam os problemas concretos e a maneira como é produzida a existência social dos seres humanos. Lefebvre (1991, p.31) afirma que “o cotidiano é o humilde e o sólido, aquilo que vai por si mesmo, aquilo cujas partes e fragmentos se encaixam num emprego do tempo”.

Alguns depoentes também caracterizaram como era a convivência nas vilas ferroviárias. Estas casas de turma foram construídas pela própria Companhia Paulista e tinham o objetivo de assegurar o funcionamento do entreposto ferroviário e a manutenção da linha, necessitando, portanto da presença e da proximidade constante dos ferroviários. Alguns depoentes são esclarecedores a esse respeito, como o do senhor Douglas (branco):

Eu morei sempre nas vilas ferroviárias, cada um já tinha sua casa; aqueles que tinham direito a casa, já tinham a sua, os que não tinham que pagar aluguel por fora. Era o pessoal da linha; pessoal da estação, de outras repartições não tinha direito a casa. Mas tinha algum que morava na casa, mas não que tinha direito, dava por gratidão. Morava sem pagar aluguel, sem pagar nada. A gente tinha amizade, tinha contato, era tudo gente boa, um não implicava com o outro, ninguém brigava, nem ofendia, às vezes só coisa de criança. Eu quando vim para Araraquara não tinha casa. Aí mandaram fazer uma para minha família, eu morei dez anos lá.

Senhor Maurício (negro):

Eu morei em vila ferroviária, as casas eram todas juntas, todas ligadas; os ferroviários eram os vizinhos, todos trabalhavam na Paulista. A companhia dava as casas para a gente morar. Era aquelas casas, uma coloninha, uma porta dava na outra, (...), se bebesse era capaz de errar a porta, chegasse, errava a porta só, uma porta, e aí ao lado a porta do vizinho. Todos escutavam as conversas, as brigas, era só o batente que separava. Era tapera mesmo. Dentro tinha dois quartos, sala e cozinha; o banheiro e a lavanderia ficavam lá fora e era de uso coletivo, o que gerava confusão às vezes.

A seguir vê-se uma casa da Vila Ferroviária de São Carlos. Na fotografia, do ano de 1948, destaca-se o símbolo da Cia. Paulista bem na frente da casa. Atualmente as casas da vila estão em péssimas condições; abandonadas, servem muitas vezes de pontos de tráfico.



Fonte: fotografia cedida pelo Estúdio Arte (São Carlos).

Halbwachs (1990), já nos alertou para a impossibilidade de uma lembrança ser puramente individual. Este autor observou que as demarcações cronológicas são constituídas pelos sujeitos, muitas vezes contrariando as periodizações sociais ou históricas; ele também destacou a importância dos lugares, do entorno material, na influência e na preservação da memória. Ao expor suas vidas no ambiente onde residiam, os ferroviários ressaltam o valor destes espaços em suas trajetórias. Apresentamos novamente outro exemplo da convivência nas vilas ferroviárias por meio da narrativa do senhor Roberto (negro):

Nós morávamos na colônia, era uma turma com cinco casas divididas. A companhia dava a casa, mas não era totalmente de graça, pagávamos uns vinte reis. Eu tinha amizade, era boa, a gente quando morava na colônia tinha mais amizade. Conflitos eram mais nas turmas de linha, as mulheres que brigavam umas com as outras nas colônias.

O senhor Ângelo (branco) demonstra a união entre os moradores da vila ferroviária e o sentimento de “família ferroviária” entre eles, que se estendia para a família nuclear: mulher e filhas.

Nós éramos muito unidos. A gente falava: Vamos fazer tal coisa? E eles falavam: Vamos embora. E aí o pessoal pegava ferramenta e nós saíamos. Nós éramos uma família, não tinha preconceito com ninguém.

Eu tenho muita saudade do pessoal da ferrovia. Quando eu vim para São Carlos em 1954 fiz muitos amigos. A minha vida inteira foi morar em casa da ferrovia, pois, se o fio arrebentava tinha que correr para consertar. A gente fazia parte de tudo na ferrovia. Para fazer o pedido do mês passava uma lista de todos os trabalhadores e ia um trem buscar e chegava com os pedidos de cada um. Primeiro era eu e minha mulher, depois vieram minhas filhas que foram criadas na ferrovia, dentro desta família.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello.

A fotografia anterior, retratando um ferroviário com sua família, foi tirada na década de 1940, na vila ferroviária da Cia. Paulista na cidade de Campinas.

Os ferroviários foram vistos em todo mundo como um setor diferenciado da classe trabalhadora seja pela dignidade de seus uniformes, pela relação com a máquina e a velocidade materializada na figura destes trabalhadores, seja ainda pela idéia de constituírem um setor melhor remunerado, organizado e mais estável perante as outras categorias de trabalhadores. A existência de gerações ferroviárias na mesma família e a consolidação de núcleos de habitação configurados em muitas cidades certamente reforçaram esta percepção.

Para Halbwachs (1990, p. 81) enquanto a História é a lembrança dos acontecimentos do grupo nacional, distante do nosso convívio, a memória seria a lembrança do nosso grupo cotidiano, dos espaços e lugares que nos faz sentido. A memória nada mais é do que uma corrente de pensamento

contínuo, de uma continuidade que nada tem de artificial, já que retém do passado, somente aquilo que está vivo ou capaz de viver na consciência do grupo que a mantém. Os ferroviários seguramente nos expõem o quanto este cotidiano se preservou pelos depoimentos anteriores: as brincadeiras no trabalho, as experiências compartilhadas na vila ferroviária e os aprendizados repassados pelos mais velhos aos mais jovens no dia a dia de trabalho, são alguns exemplos disto.

Ainda no que tange à convivência dos ferroviários, as cidades pesquisadas tiveram em comum a construção de opções de lazer para os ferroviários. Na cidade de Rio Claro, a Companhia Paulista mantinha um cinema apenas para os funcionários e familiares da ferrovia. Tanto o cinema, quanto o clube Grêmio Recreativo eram as grandes opções de lazer para seus funcionários. O testemunho do senhor Guilherme (branco) evidencia isto:

Nós aqui em Rio Claro tínhamos o cinema da Paulista, onde passava os filmes; lá também tinha peça de teatro. Era uma maravilha. Tinha o Grêmio da Paulista, eu sou veterano lá. Frequentei muito o clube. Havia no primeiro de maio o campeonato de futebol para os funcionários.

Principalmente os ferroviários negros relembram desses ambientes de lazer. Eles afirmam, em seus depoimentos, que não podiam frequentar todos os lugares de convivência/lazer que existiam nas cidades, pois eram destinados aos brancos. Assim, a importância destes lugares de sociabilidade é marcante nas declarações dos ferroviários negros como elucida o depoimento do senhor Ronaldo (negro):

Tínhamos, em Araraquara, a Associação Atlética Ferroviário, este clube foi fundado há muitos anos. Eu nem me lembro a data, quando eu vim já tinha, chamava UAEFA. Hoje por exemplo tá só particular, mas antes era ferroviária. Quem mantinha o clube eram os associados. Os terrenos são da Companhia, que cedeu o terreno. Eu tinha até uma banda que tocava no carnaval desse clube dos ferroviários.

Em São Carlos também a ausência de opções de lazer para os negros fez com que eles fundassem um Clube, o Grêmio Recreativo Flor de Maio. Este Clube era o local em que os negros da Companhia Paulista e os negros da cidade e região iam para se divertir, uma vez que os outros clubes de São Carlos não permitiam a entrada de negros. O pai do senhor Marcos (negro) foi um dos fundadores do Clube.

De fato eu tinha uma amizade muito fechada. Nós negros da Paulista tínhamos o Grêmio para nos divertir, quem ajudou fundar o clube foi meu pai. Nós íamos lá todo final de semana para dançar. O clube surgiu porque os negros não tinham lugar para se divertir aqui em São Carlos. No São Carlos Clube nós não podíamos entrar; então, acabou que fundaram o clube. São Carlos era uma cidade muito preconceituosa naquela época.

O senhor Marcelo (negro) também fala do Flor de Maio:

Eu tinha bastante; a gente tinha uma amizade quase como a de um irmão, era muito boa nossa amizade. Nós tínhamos até um clube para se reunir.

A fim de saber mais a respeito do Grêmio Recreativo Flor de Maio e sua relação com os funcionários da Paulista, entrevistei também a filha de outro fundador já falecido. A seguir estão alguns trechos da entrevista.

O Flor de Maio foi fundado porque não tinha um salão de baile. Eles [funcionários da Paulista negros] começaram fazendo bailinhos em casas, aí fazia um bailinho aqui, outro ali. Faziam os bailes com aqueles rádios antigos e eles se empolgavam com a roupa e tudo mais. Assim foi indo juntando, até que conseguiram um terreno; a data é de 1927, acho. Mas antes eles já faziam os bailes nas casas. Os funcionários da Paulista foram os sócios fundadores, mas gente da cidade podia freqüentar. O problema

era que os negros da Paulista, eles gostavam de bailes, então resolveram fundar um clube. Não teve briga. Eles fundaram o clube deles. Mas aí, como eles tinham o lugar deles, quando os outros faziam uma festa não convidavam os do Flor de Maio e, quando algum branco passava na frente do clube sempre fazia uma desfeita. Mas nunca chegou a ter nenhum atrito; às vezes alguma palavra mal colocada, como ainda hoje tem. Eles não sofriam preconceito não, porque eles tinham o lugar deles, o ambiente deles. Todos lá eram amigos, faziam suas festas, reuniões deles, então nunca ouvi eles se queixarem do preconceito. (Dona Lúcia, 82 anos, filha de um dos fundadores do Flor de Maio).

O Grêmio Recreativo e Familiar Flor de Maio teve sua fundação exatamente em 4 de maio de 1928. Essa associação, que se originou de um grupo de trabalhadores negros da Companhia Paulista, nasce inicialmente, como vimos, da necessidade da população negra de construir um espaço próprio de lazer e encontros; seu desenvolvimento leva à formação de uma identidade negra (Aguiar, 1998).

Nesse momento, cabe ressaltar, portanto, como o preconceito e a discriminação racial estavam visivelmente expressos, sobretudo pelo impedimento que os negros, apesar de ferroviários, sofreram de freqüentar quaisquer lugares das cidades pesquisadas. Esse “racismo de atitude”, tal como explicita Guimarães (1999), presente nas práticas sociais e nos discursos, não imunizou os ferroviários negros de serem submetidos a uma segregação de fato em alguns espaços públicos e privados, principalmente quando esses eram espaços de lazer, encontros e sociabilidades, e não estabelecimentos comerciais. É nessa conjuntura que a formação de clubes e grêmios recreativos exclusivos da população negra (incluindo ferroviários e não ferroviários) favoreceu a criação de espaços de identidade da população negra, nos quais a identidade de raça se sobrepôs à de ferroviários, demarcando uma profunda fenda na idéia de família ferroviária.

3.4 “Família Ferroviária” – sindicato e greves.

O diálogo de cada um com o mundo externo funciona como um guia na construção do indivíduo, influenciando na formação pessoal e social. Portanto, no decorrer da vida, o indivíduo é portador de várias identidades conforme já discutimos. Trabalhar na Companhia Paulista daquela época era considerado algo de muito valor; a empresa também fazia questão de construir em cada trabalhador, seja branco ou negro, o sentimento da “família ferroviária”. A iniciativa de criação em 1901, da Escola de Aprendizes, e em 1934, do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional, que escolhia preferencialmente para seus quadros filhos de ferroviários, conforme salienta Lanna (2002), evidencia claramente a intenção de constituição desta identidade ferroviária.

Essa autora ainda afirma que a Paulista, que efetivamente funcionava como uma grande indústria, associava um duplo procedimento: por um lado, formação da classe trabalhadora e por outro a constituição de vínculos afetivos trabalhador/empresa.⁵⁹ Isso fica bem explícito nas entrevistas:

Eu nasci pobre e me criei pobre. Aquilo para mim era um orgulho. Estar na família ferroviária era um orgulho (Mário, branco).

O senhor Luis (negro) também fala dessa família ferroviária.

Tinha muitos amigos, aqui não era amizade, era uma família. Eu comento com todo mundo, que a Companhia Paulista era uma família. No caso de doença, o que você precisasse dela, funcionava como se fosse uma família. Serviço, se um não podia vir trabalhar tal dia, outro vinha no lugar, se precisasse sair mais cedo, um cobria seu horário. Funcionava assim.

Foi como eu lhe falei: nós éramos uma família. Nós temos um jeito diferente dos outros, mesmo aposentado. Na ferrovia, a amizade era muito séria, a união era muito boa.

⁵⁹ Ver para esta discussão Thompson, E. P. *Tradición, Revuelta y Consciencia de clase*. Barcelona, Espanha. Diagrafic, S.A., 1984.

Na Paulista, a pessoa era criada aqui dentro. Ele podia até não ter estudo, mas era criado aqui; por isso, entendia mais que muito engenheiro do serviço. Mas, quando virou FEPASA, chegaram aqui umas pessoas que estudaram, que tinham diploma, mas que não sabiam fazer nada. Na Paulista tudo era diferente, filho de ferroviário tinha preferência; por isso, que era uma família. Tudo dependia muito da qualidade do empregado, você tinha que andar na linha na época da Paulista.

Conforme vimos, a bibliografia estudada explicitou que a Paulista tinha como um de seus procedimentos fazer com que seus funcionários se sentissem uma “família”. Os depoimentos ratificam a presença deste sentimento. Ao que parece, esta ideologia também funcionava como algo que tendia a reprimir formas de discriminação e de preconceito. O senhor Carlos (branco) descreve como a “ideologia” de família ferroviária era instituída pela diretoria da empresa:

O Dr. Cintra, presidente da companhia, instituiu na Paulista, a família ferroviária, porque todos os ferroviários eram como se fossem uma família, um cooperava com o outro, ensinava o outro a trabalhar. Eles forneciam o regulamento para a gente estudar sobre a circulação dos trens, o transporte de cargas, encomendas e animais, para a gente oferecer garantia de transporte ao país. E com isto a gente vê hoje a ferrovia como tá né. O engenheiro vinha até a gente e perguntava o que gostávamos de fazer. Eu gostava de criar abelha. Ele, o engenheiro, pegou e me mandou vinte colméias para eu criar abelha. E eu trabalhava na ferrovia e com minhas abelhas em casa. Os outros, eu ensinava fazer horta, criar galinha, tudo isto. E a estrada de ferro era assim: os empregados, os engenheiros gostavam da gente, por isto que falei que era uma família, um dando a mão para o outro. Eles mandavam caixa de abelha, mandava ovos para a gente por chocar. Eles incentivavam, porque era para o empregado sempre ter fartura e se sentir feliz no trabalho. E eu com isto fui trabalhando, trabalhando, até me aposentar.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello.

Nesta foto, observamos o Dr. Jaime Cintra, citado no depoimento do senhor Carlos (branco). Jaime Cintra foi o último presidente da Cia Paulista de Estrada de Ferro antes de a empresa ser estatizada. Nesta fotografia, ele está presidindo uma reunião na Sociedade Beneficente dos Empregados de Trens, em Campinas, no dia 06 de dezembro de 1951.

A formação de gerações de ferroviários, estimulada pela própria Companhia, também era utilizada como argumento pelos funcionários, seja para reivindicar promoções e aumentos ou para materializar a relação entre os funcionários e o sindicato. O senhor Felipe (negro) discorre a respeito de como acontecia isto:

O ferroviário, tanto faz o chefe de estação, o cobrador, o inspetor de trem, o maquinista, o ajudante de maquinista era uma amizade que não tem coisa igual. Todos nós éramos uma só família, um parente do outro e juntos nós lutávamos pelos nossos direitos, pelos aumentos. Nós que ainda estamos vivos, quando nos encontramos é uma alegria, já pára e vem conversar. Continua mesma amizade

No sindicato nossa relação era muito boa, pois eram sempre os mesmos. Enquanto teve o sindicato funcionando, teve organização, teve união e luta conjunta; quando passou para o Estado de São Paulo, agrupou todas as ferrovias e então, virou uma bagunça. Nós, que trabalhávamos na Paulista, tínhamos confiança um no outro, nunca faltou nada, um prego, um parafuso, nada, pois se você roubava na Paulista, você roubava na sua casa. Então nada sumia, era um respeito. Isso era uma coisa tão perfeita que um guarda trem, um chefe de estação ou qualquer ferroviário tinha por obrigação andar na linha. É isso que eu posso dizer.

Muitos dos entrevistados tinham parentes que trabalhavam na ferrovia, pais, irmãos e tios. Talvez isso aumentasse ainda mais a idéia de que eles eram realmente uma “família” na qual todos se conheciam e sabiam suas origens, como demonstra a narrativa do senhor Edson (negro).

Na Paulista era um ambiente bem familiar na ferrovia. Parece que a gente adotava aquilo; eu gostava, me sentia bem. Meu pai já era ferroviário; então, eu já estava acostumado, por isso achava que era uma família, eu conhecia todos dali. Meus irmãos também seguiram a mesma carreira. Mas, não era fácil entrar lá, você tinha que ser obediente, se seu superior lhe mandasse fazer algo, tinha que dizer: sim senhor! Tinha que cuidar daquilo, como se fosse seu. Se você era um ótimo empregado, que ninguém lembrava, só na hora do pagamento, era bom. Por isso era bom se a pessoa fosse obediente, como pai da gente tinha ensinado, aplicando isto lá dentro, mas, se a pessoa era espinhenta, revoltada, aí era difícil, não conseguia subir e ainda sofria muito.

Os prontuários ferroviários da Companhia Paulista consultados por Lanna (2002), informam quais eram os critérios definidos para promoção dos empregados em 1930, que estabeleciam como parâmetros: qualidades imprescindíveis, importantes e acessórias. Dentre as imprescindíveis estavam:

isenção de vícios e amor e serviço e zelo pelos interesses da Cia; nas importantes encontravam-se: capacidade de tomar decisões e robustez; e nas acessórias: tratar humanamente aos homens e ouvir sugestões dos superiores⁶⁰. As condutas que os trabalhadores deveriam ter frente aos superiores relatadas pelo senhor Edson (negro) sugerem que os critérios estabelecidos em 1930 continuavam vigorando no período de 1960 a 1995 a que se refere sua entrevista.

As narrativas também contemplaram as lembranças das greves; a maioria dos entrevistados não deixou de evidenciar como eram seus sentimentos, seus posicionamentos e os acontecimentos que envolveram estes conflitos e que tiveram um significado extremamente importante nas suas vidas. Nos relatos está evidente a relação dos trabalhadores com o sindicato e como esta instituição tinha uma grande capacidade de organização, de luta e de aglutinação entre eles, principalmente quando seu presidente foi Ary Normanton, um dos mais importantes sindicalistas ferroviários, eleito deputado na década de 1960.

É nesses momentos que o processo de formação da classe trabalhadora ascendia a primeiro plano, suplantando tanto a idéia da família ferroviária, como encobrando as divisões raciais, conforme expressa a fala a seguir do senhor Flávio (branco):

Eu passei por três greves⁶¹ na ferrovia. A greve foi porque a ferrovia para público era excelente, transporte tinha que era uma maravilha, tinha trens de luxo, e tudo mais. Ela era rigorosa no horário, tudo tinha que estar certo. Mas, o salário era pouco e a disciplina muito severa; para suspender a gente quinze dias, eles não bobeavam não. Por isso começou a greve, o sindicato queria aumento e a ferrovia dizia que não tinha condições. A greve quem fazia eram os maquinistas, nós segurávamos os trens. Chegava até a aparecer polícia para forçar a gente trabalhar, mas nós não trabalhávamos. Nós chegamos a ficar uma semana com os trens parados e os alimentos nos vagões estragavam tudo, era cebola, batata, tudo podre.

⁶⁰ Companhia Paulista de Estrada de Ferro – Departamento de conservação de linha, ficha para promoção de empregado de 31 de maio de 1935. Cp. 75.4-109, prontuário n.º 2108 (Lanna, 2002, p. 141).

⁶¹ O entrevistado está se referindo as greves ocorridas na Cia Paulista entre os anos de 1960 e 1961.

A terceira greve foi quando a ferrovia foi encampada, pois a ferrovia começou a sentir a falta de investimento. Ela não queria fazer aumento, pagar o que nós tínhamos direito, por ser uma ferrovia modelo na América do Sul, nós ganhávamos muito pouco, ela era quase perfeita, mas nós ganhávamos pouco. Quando tinha uma greve todo apoiavam, branco, preto japonês, tudo!

Igualmente elucidadora desse processo é a fala do senhor Fábio (negro):

Começou aquele negócio de muita greve⁶². Chegou a ter polícia. A gente, nós íamos a Barretos, quando chegávamos a Barretos, faltava 15 pra a meia noite. E o trem saía a meia noite, nós de Rincão, não queríamos que o trem saísse, mas como íamos segurar o trem? Vinha polícia, vinha tudo, aquela coisa. Nós ficávamos apavorados. Aí chegando, o pessoal chegava com o trem de Barretos e não queria deixar o trem sair. Faltavam quinze minutos. Eles deflagraram a greve. O que nós fizemos? Entramos na frente das máquinas e ficamos lá. O que eles fizeram? A polícia pegou a baioneta, fuzil e puff. Ah, e eu estava lá no meio, no meio de um monte de gente, só vi a fumaça.

E o maquinista estava querendo ir embora, ele era de São Carlos, queria ir lá pra casa dele. Não estava nem querendo saber da greve. Aí você sabe o que aconteceu? A polícia foi empurrando a gente e o trem foi avançando contra a gente. Acabou que ele, o trem foi embora. E nós ficamos, mas quando chegou aqui em Araraquara não deixaram o trem passar mais. Isto foi a primeira greve. Isto foi porque tinha muita gente que já estava passando para o Estado. O governo estava tomando conta, antigamente era o Dr. Jaime Cintra que era o presidente da Paulista, como a Companhia era particular, você sabe como é! O Governo estava sempre em cima. E foi indo, foi indo, já não dava mais para segurar, o sindicato no meio também disto tudo. O nosso sindicato era forte. Este tempo era do Ary Normanton, foi na época que começaram as greves mesmo. Todo mundo parava, parava tudo, tudo, tudo. Todas as cidades e todas as categorias dos ferroviários, maquinista, ferreiro, soldador, chefe de estação, não tinha conversa!

As declarações destes depoentes mostram como eles se relacionavam entre si, como se formavam e tomavam consciência de sua identidade ferroviária em uma ocasião explícita. É importante destacar como se davam as interações tanto entre brancos e negros, quanto entre diferentes trabalhadores de

⁶² O entrevistado esta se referindo a greve ocorrida no ano de 1961, quando a Cia Paulista é encampada pelo Estado.

diversas posições dentro da ferrovia, que em um momento específico convergiam em uma mesma unidade. Pereira (2004, p. 47), afirma que a identidade coletiva envolve também o anúncio individual de filiação. Segundo esta autora, partilhar de uma identidade coletiva é reconstituir o indivíduo de acordo com uma identidade que é coletivamente valorizada. Em outras palavras a solidariedade coletiva engendra não só uma dimensão altruísta, como também reivindica para o próprio *self* acessórios socialmente partilhados dentro de um grupo. Nestes termos, portanto, a identidade coletiva funciona como um incentivo seletivo que motiva participação, tanto do indivíduo quanto do coletivo, no interior do movimento social.

A capacidade de representatividade e o “carisma” de Ary Normanton faz com que ele, até hoje, seja lembrado como um dos melhores presidentes que o sindicato já teve. A seguir, o senhor Leonardo (branco) menciona a importância deste sindicalista.

O Ary Normanton era excelente. Por isto que eu falo, se ele estivesse de presidente a estrada de ferro não tinha acabado não. Porque ele era uma coisa, assim, ele quando falava que ia fazer greve, ele ia e fazia. Ele saía de Barretos e ia a todas as estações. Entrava em todas as estações e se você quisesse entrar lá para furar a greve, lá dentro ninguém deixava você entrar. Aquele homem foi um pai para os ferroviários. E tem gente que ainda mete o pau nele. Tem gente que dependeu dele e ainda mete o pau nele. Você pode ver que aquela colônia de férias lá em Santos é o nome dele. E olha que faz anos que ele faleceu. O Ary Normanton era dessa greve da encampação [refere-se a greve de 1961], ele não descuidava de nós, foi o melhor presidente, foi o melhor presidente do sindicato. O Ary Normanton, eu lembro, na primeira greve foi ele que comandou a gente. O Ary era um cara fora de sério e naquele tempo ele tinha que ser mesmo. Porque naquele tempo na Paulista nós éramos em 18 mil ferroviários. Ele tinha uma força danada. Tanto que nós chegamos a eleger ele a deputado.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisado Marco Henrique Zambello. A foto demonstra Ary Normanton, no ano de 1958, em sua campanha para deputado federal na cidade de Marília. Nesta imagem, o ferroviário está sendo recebido pelos moradores da cidade na estação do município.

O registro de fé de ofício subsequente é de Ary Normanton; nele estão os dados pessoais do ferroviário e a data em que ele começou a trabalhar na Companhia paulista, 27 de janeiro de 1943. Atualmente este registro encontra-se nos arquivos do DEOPS.

Também para o senhor Luis (negro) prevalece a idéia de que a greve era pacífica.

Eu peguei duas greves em 1961. As greves eram na época que a turma queria reajuste e a diretoria endurecia, não querendo dar. O sindicato então entrava, o sindicato daqui de São Carlos era um dos mais fortes, hoje está avacalhado. Mas, naquela época o sindicato organizava e fazia parar dezoito mil pessoas. E no fim nós sempre conseguíamos o reajuste. Eu parei nessas duas vezes, todo mundo parava. As greves eram bem calmas; a gente ia para frente do sindicato e ficava lá, a polícia aparecia, mas, não fazia nada.

Esta não parece ser, contudo, a realidade, conforme evidenciam várias falas que ressaltam momentos de violência, como por exemplo, a do senhor Sandro (negro):

Passei por greves⁶⁴. A greve foi por causa de ordenado, eu tava trabalhando naquele dia, caiu na minha mão a greve. O cara chegou e falou: tá em greve as vinte e duas horas. Eu falei que eu não ia não, mas eu entrei. Na manobra parou tudo. Teve até maquinista que chegou a mexer no trem. Meu tio ficou cego aqui, por causa de uma bomba que foi solta pela polícia.

Também para o senhor Anderson (branco) as greves indicavam períodos de afrontamento entre os grevistas e a polícia e até mesmo entre os funcionários que não queriam aderir e os participantes do protesto.

Eu passei pelas três greves⁶⁵. Sofri hein, caramba, meu Deus do céu, como sofri! Enfrentar bombeiro, enfrentar polícia. Eles faziam aquele cordão em frente da máquina com fuzil armado e a gente então passava por baixo e

⁶⁴ O entrevistado está se referindo as greves de 1960 e 1961.

⁶⁵ O entrevistado está se referindo as greves de 1960 e 1961.

entrava na máquina. Enfrentamos bomba de efeito moral, bomba de lacrimogêneo. E então os bombeiros vinham com caminhão para jogar água na gente e nós falamos que os primeiros que iriam morrer eram eles mesmos, ia bater água na rede de 200 mil volts e aí já viu. E aí o capitão mandou recolher as mangueiras para não jogar mais água. Mas nós sofremos, viu!

Não, tinha os furadores de greves, chamados de galinha branca. Nós uma vez pegamos um e levamos para o sindicato e deixamos amarrado lá e tinha que levar almoço e janta. Enquanto não terminou a greve nós não soltamos o cara. Amarrado mesmo, que nem escravo ele ficou. Furador de greve! Ele falava que cada um tem seu pensamento, mas o pensamento tinha que ser aderir a greve junto com a gente.



Fonte: fotografia cedida pelo Estúdio Arte (São Carlos).

Os entrevistados relatam que nos momentos de greve, eles ficavam nos trilhos para impedir a passagem dos trens, conforme demonstra a foto acima da década de 1950. Nestes momentos de manifestações, o senhor Ronaldo (negro), afirma que a população dos municípios lhes apoiava, enviando mantimentos onde existiam piquetes:

A greve⁶⁶ foi uma barbaridade, eu nunca tinha participado disto, mas como eu era garotão. Eu gostava de ver o circo pegar fogo. Eu entrei de corpo e alma, eu e os amigos todos entramos. Nós entramos de corpo e alma. E esta greve, o pessoal dizia que era para melhorar, então nós paramos. Sofremos que nem uns condenados, nós tomamos muita bomba na cara. Inclusive o tio de um colega chegou a perder uma vista. A polícia soltou uma bomba, primeiro eles soltaram lacrimogêneos e uma de efeito moral. Explodiu e bateu naquele cascalho e em seguida bateu nos olhos dele, quase arrancou os olhos do coitado do homem. Então a gente sofreu muito com isto daí. E aquela fumaça daquelas greves, e os militares vinham e colocavam ali por debaixo do trem as bombas. E, nós estávamos ali na frente do trem, que era para o trem não sair e não deixamos sair mesmo. E, aquela fumaça, aquela confusão. Mas a cidade estava do nosso lado, o comércio ajudou, mandou leite, mandou mantimentos, porque a gente ficava no sindicato e na estação fazendo piquete, na linha do trem; não voltávamos para nossas casas. A gente tomava o leite, comia e tal. Foi esta greve aí.

Segundo o senhor Douglas (branco) havia extrema apreensão nos momentos de greve; seu relato nos informa sobre uma situação de possível emboscada durante uma das paralisações.

A polícia ia, porque o pessoal que tava em greve [1961] podia até matar. Fizeram [os trabalhadores que não estavam em greve] um trem fantasma, um trem que não havia entrado em greve, que ia de Jundiá até Rincão. E não tinha quem fosse dar passagem para o trem na entrada da estação em Rincão, então fui eu mesmo. O sargento foi comigo, pegou um fuzil, ele foi comigo. E de lá do mato vinha um cara me malhar. O sargento pegou o fuzil e pem (atirou), mas não nele. Para o alto; [...] a bala foi pelo mato, ele correu. O camarada ficou com raiva de mim porque eu fui dar passagem para o trem; o sargento falou que ele iria me agredir ou até me

⁶⁶ O entrevistado está se referindo a greve de 1961.

matar e por isto atirou. O trem veio, chegou na estação e foi embora. Foi sempre alguém dando entrada para o trem até chegar onde era o destino.

Os maquinistas eram os participantes centrais das greves, uma vez que ao se recusarem a conduzir os trens, não havia como a ferrovia dar continuidade aos seus serviços. Alguns afazeres, como os trabalhos internos e de escritório não paravam. Mas, mesmo assim havia o apoio dos outros setores, com a união de grande parte dos ferroviários, como relata o senhor Alessandro (branco), trabalhador da via permanente.

Toda greve⁶⁷ que teve o meu serviço não entrou, porque, na via permanente não tinha isso. Era mais o pessoal da tração, que trabalhava com locomotiva, os maquinistas. Mas nós apoiávamos, sempre apoiamos.

Em seu relato o senhor Douglas (branco) explica como ele e outros chefes agiam nos momentos de greves:

As greves, a gente fazia, eu passei por três greves⁶⁸. E o pior que quando tinha greve eu ia para São Carlos ou Itirapina. Lá, eu que comandava aqueles que não entrevam em greve, mas eram poucos, só quem era chefe que não aderiu à greve; que nem eu, se eu aderisse a greve, eles iam falar que um chefe de serviço de classe alta entrar contra a Paulista era feio. Então, eu já não entrava, eu não queria que a diretoria falasse nada de mim. Eu não adotava a greve e não dizia mal deles. Parava tudo, tudo, maquinista, trem de carga e de passageiro. O motivo era de salário, eles queriam aumento e a Paulista falava que não podia dar. Eles pegavam e entravam em greve, a sede geral do sindicato comandava, fazia a greve, parava tudo. Era pelo sindicato. Agora que nem eu, outro chefe de Estação, pegava, com receio de parar e ficava trabalhando e também com magoa de não ajudar os outros, nossos companheiros. Às vezes parava uma semana, ou quinze dias. A última greve que eu vi, eu tava em serviço ainda, durou 12 dias. Nós ganhávamos na maioria das vezes, fazia o

⁶⁷ O entrevistado está se referindo as greves de 1960 e 1961.

⁶⁸ O entrevistado está se referindo as greves de 1960 e 1961.

acordo com a Paulista, pagavam os dias parados. Eram greves da época do Ary Normanton; era um homem normal, mas gostava de especular as coisas.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello.

A fotografia acima é da segunda greve pela encampação da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, no ano de 1960. Os ferroviários, insatisfeitos com os salários e a condições de trabalhos, estão fazendo piquete no pátio da Estação da cidade de Dois Córregos.

Quando as greves acabavam, por mais que os objetivos de aumento de salário houvessem sido atingidos, conforme relatam os entrevistados, existiam também punições, perseguições e demissões

para aqueles que eram considerados os “cabeças” dos movimentos. Os depoimentos dos senhores Mariano (branco) e Joaquim (negro) são elucidativos a esse respeito:

Mariano (branco): As greves⁶⁹ funcionavam assim: tinha o presidente do sindicato, o Ary, a colônia, ele que fez. Ele fazia greve por telefone, ele ligava nos lugares e o povo parava de trabalhar. Ele comandava todo mundo, era um alvoroço. Os trens paravam tudo. Nós ficávamos na frente do trem para ele não passar, com a bandeira brasileira. Quem não adería eram chamados de galinha branca. Ficamos segurando o trem várias horas, a polícia chegava e tentava tirar a gente. Uma vez tinha trinta trabalhadores da Paulista e sessenta policiais, mais ou menos, para tirar a gente da linha. Quando acabou a greve, a estrada começou a mandar gente embora, começou a punir os cabeças. Eu tinha dois irmãos que foram mandados embora da Paulista nesta época, porque eles agitaram nas greves. E foi e daí começou correr os boatos de que iam mandar mais sindicalistas embora. A greve era por melhor salário. Nós ganhávamos, mas teve as conseqüências né!

Joaquim (negro): As lutas sempre existiram lá. Teve greve, tiveram estas coisas; a greve para um era bom, para outros era péssimo, uns foram removidos, foram punidos, perseguidos, eu vi tudo isto e era triste. Teve uma greve que estourou em Bariri e eu nem saí com o trem, pois os grevistas estavam na linha. Os cabeças das greves foram prejudicados, eu vi isto, pai de família ser mandado embora.

Quase todos os entrevistados ao relatar a última greve, na qual a Companhia Paulista passou para o controle do Estado, têm a idéia de que a partir do momento em que a empresa passou a ser pública, a ferrovia entrou em declínio. A seguir, a fotografia desta terceira greve para encampação da ferrovia; a imagem é da estação de Dois Córregos, no dia 1 de junho de 1961. O senhor Frederico (branco) descreve que esta foi a greve do fim da estrada de ferro.

⁶⁹ O entrevistado está se referindo as greves de 1960 e 1961.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello.

A greve⁷⁰ foi porque o Ary Normanton, que era o presidente do sindicato, percebeu que nós estávamos prejudicados na categoria e ele fez uma greve para ajustar o salário. Teve uma paralisação de oito dias. Eu estava em São Carlos na época e não teve movimentação de estrago na empresa de jeito nenhum; todos ficávamos parados na estação ou ia para o sindicato, uma greve pacífica. Logo entrou em acordo e nós voltamos trabalhar. Foram oito dias de greve, todos nós paramos, tanto que o chefe do depósito mandou tirar o fogo da máquina para não estragar. Teve maquinista que quis trabalhar e teve negro que deitou na linha para segurar o trem, que chegou ficar bem perto dele. Depois teve uma ameaça de outra greve, mas acabou não acontecendo. A última greve foi a que deu a confusão que o governo queria encampar. Eu vou dizer uma coisa para você: quando entrou a FEPASA acabou a beleza da estrada de ferro. No tempo da Paulista, tinha aqueles trens de luxo, era uma coisa linda de se ver. O trem tinha restaurante, era bem limpinho, passava os empregados servindo o que você queria: refrigerante, água, essas coisa. Mas, depois que foi FEPASA, acabou tudo, os trens de luxo já não correspondiam mais.

⁷⁰ O entrevistado está se referindo a greve de 1961.

Segundo o senhor Ernesto (negro) os anos que antecederam a encampação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro foram bastante exaustivos. Havia uma grande insatisfação por parte dos trabalhadores em relação a seus salários e as condições de trabalho; em decorrência iniciaram-se as greves que culminaram na estatização da empresa.

As greves⁷¹ que eu passei foram quando nosso salário e também as condições de trabalho na Paulista só estavam decaindo, foram anos de muita fadiga e dureza; a gente participou, acompanhávamos os mais velhos, mas sem tumulto. Tinha união entre os trabalhadores, nesta época era o Ary Normanton; ele não era um ditador, ele era um líder para os ferroviários. Eu não me lembro quanto tempo paramos, foram várias manifestações, foi um período estafante, porque nós tínhamos certa apreensão do que poderia ocorrer. E o desfecho foi a encampação da Paulista.

O senhor César (branco) corrobora os relatos do senhor Ernesto a respeito destes anos.

Nas greves nós ficamos na sede do sindicato em Jundiaí três dias e três noites. Eh a coisa foi feia... Naquele tempo o salário da Paulista era o mais alto e foi indo, foi indo a coisa começou a folgar, o salário não correspondia mais, atrasava. Então, nós falamos: vamos fazer greve né! Temos que tomar uma atitude juntos contra o que estava acontecendo com a gente! Até o Prefeito de Jundiaí na época mandou um povo que foi lá e fez sopa para gente, porque a gente ficou dormindo na estação e na sede do sindicato. A greve foi por causa do salário e das condições que estávamos trabalhando, faltava material, não recebíamos hora-extra, tava uma bagunça! Nós ganhamos na greve. Achávamos que ia melhorar com a estatização, mas depois largaram na mão destes vagabundos do Estado e acabou tudo. Tiraram as coisas da gente, acabaram com a estrada de ferro. Nestas greves todos se uniam, imagine só, parar toda a ferrovia Paulista, sem exceção! Era um movimento grande, forte, que repercutia no Estado inteiro.

⁷¹ O entrevistado está se referindo as greves de 1960 e 1961.



Fonte: fotografia cedida pelo pesquisador Marco Henrique Zambello.

Acima, outra imagem da última greve da Cia. Paulista de Estrada de Ferro. A fotografia é da Estação de Dois Córregos, no ano de 1961. Os ferroviários parecem estar comemorando a encampação da ferrovia pelo Estado.

O processo de formação de classe vivenciado pelos ferroviários no período em questão pode ser remetido às reflexões de E. P. Thompson (2001, p. 37), quando afirma que “os agentes se encontram em uma sociedade estruturada em modos determinados, experimentam a exploração, identificam pontos de interesse antagônicos, começam a lutar por essas questões e nesse processo de luta se descobrem como classe”. É no processo de união dos ferroviários em torno de suas lutas e dos

movimentos grevistas que eles se auto-reconhecem enquanto classe. São suas experiências de situações determinadas, no conjunto das relações sociais e culturais e no modo pelo qual se valeram destas experiências, que fez com que os ferroviários se definissem como tal, constituindo-se como uma categoria, destacada do proletariado, ao mesmo tempo em que serviam de modelo e de liderança para o conjunto da classe trabalhadora brasileira em constituição.

Haveria ainda que destacar neste processo de lutas dos ferroviários a maneira como eles viveram o declínio da ferrovia, sua luta pela estatização e a falsa idéia de que o resgate da ferrovia pelo Estado teria sido um agravante das suas condições de funcionamento. Conforme já elucidamos, este resgate já estava previsto desde o processo de concessão de 1880 e o agravamento das condições da ferrovia se deveu muito mais a uma mudança da sua importância no cenário nacional do que a uma questão de gestão.

Considerações Finais

Percebemos como a ferrovia criou um novo vocabulário e uma relação inédita entre máquina e civilização, transformando percepções, sentimentos, hábitos e formas de sentir. Além disto, a velocidade dos trilhos fascinou as multidões e foi colocando uma nova maneira de ver o mundo, de vivenciar o deslocamento no espaço/tempo, como também proporcionou a distinção da categoria ferroviária. Este orgulho construído de ser ferroviário persiste até hoje, pois auxiliou na constituição do mundo do trabalho livre na sociedade brasileira.

A ferrovia figura nos relatos como o palco do desenrolar da trajetória de cada um dos personagens apresentados. A memória desses depoentes está intimamente ligada ao exercício da profissão nos trilhos; ela é o alicerce daquilo que eram. Não há como se dissociar a vida privada do trabalho de cada um. Para os ferroviários, os trilhos, os trens e a estação constituem partes de suas trajetórias, configuram o imaginário e a memória de um passado que nunca deixa de se fazer presente na história de suas vidas.

Em todas estas trajetórias narradas encontramos características fundamentais do “ser ferroviário”, sejam aquelas expressas em uma precoce iniciação no mundo do trabalho, sejam aquelas que indicam a existência de carreiras funcionais, ou ainda a constituição de uma consciência de ofício que permeava a vida social e as sociabilidades, possibilidades e oportunidades desta categoria. A identidade ferroviária, o sentimento de pertencimento a uma família são os argumentos recorrentes utilizados pelos funcionários quando necessitavam de aumentos, licenças ou contratação de parentes. Também lançavam mão deste vínculo com a empresa para se distinguir de outros trabalhadores que não compartilhavam da mesma posição, o que funcionava como uma moeda de troca em suas estratégias e no estabelecimento de relações sociais.

A idéia família ferroviária adequa-se ao mito da democracia racial por seu duplo significado: apesar dos conflitos internos que pudessem existir, ela possibilitava a todos seus trabalhadores reconhecerem-se como ferroviários, no ambiente externo ao trabalho. A ambigüidade entre cor e classe coexistia na trajetória destes entrevistados como uma relação de implicação e não de causalidade, principalmente para os trabalhadores negros.

A família ferroviária entendida a partir do crivo de raça e classe que perpassa pelos sentidos foi um importante fator mediador das relações sociais. A aparência do encurtamento das distâncias sociais por meio da informalidade no convívio teve um fundo emotivo que permeou mesmo aquelas relações que seriam mais caracteristicamente impessoais. O fetiche da igualdade entre todos os ferroviários funcionou como mediador nas relações de classe que em muito contribuiu para que situações conflitivas freqüentemente não resultassem em conflitos de fato, mas em conciliação no interior da ferrovia.

De um lado, a integração da categoria, de outro a separação. Esta diversidade ou pluralidade é o que caracterizava a família ferroviária tal qual no mito da democracia brasileira, assimilacionista, feito de recortes e não de sínteses, de peculiaridades e identidades.

Identidades que eram sempre negociadas e renegociadas de acordo com os critérios econômicos, políticos, culturais e relações de poder em contextos sociais específicos. O processo de construção de identidade para Goffman (1982) está relacionado à diferenciação. O indivíduo constrói sua identidade com o mesmo material do qual os outros já construíram sua imagem (Silva, 2000). Portanto, o indivíduo constrói sua identidade com referência ao outro (Oliveira, 2006). O ato da construção de identidade no indivíduo, para o autor, é resultado de suas várias experiências sociais ao longo da vida.

Conseqüentemente, a identidade é algo não inato ao indivíduo, não fixo, mas sim constituído em um espaço de tempo (Hall, 2000). A identidade é fluida e produzida em momentos particulares, como

aconteceu com brancos e negros que trabalharam juntos na Companhia Paulista de Estrada de Ferro; ora a identidade evidenciada era uma identidade étnico/racial, como a que fez surgir a necessidade da criação do Clube Flor em São Carlos, um lugar onde os ferroviários negros tivessem momentos de lazer e divertimento e que com seu desenvolvimento levou a construção de uma identidade negra; ora era uma identidade de uma categoria de trabalhadores lutando por seus direitos em greves e paralisações. Assim, é impossível entender esta categoria separada da noção de luta de classe histórica dos ferroviários, porque foi no processo desta luta que ela se definiu e se concretizou. Conforme afirma E. P. Thompson (1981, p. 14), “em uma sociedade qualquer dada, não podemos entender as partes a menos que entendamos sua função e seu papel em sua relação mútua e em sua relação com o total. Na verdade a fortuna da descrição holística só pode descobrir-se mediante a prova prática da história”.

Mas, como em todo grupo social, os depoimentos também descrevem a hierarquia entre os integrantes da comunidade ferroviária e, igualmente, os privilégios dos quais apenas alguns desfrutavam. Os sacrifícios, as agruras de algumas funções são igualmente destacados, bem como episódios de benevolência, e até mesmo complacência, no tratamento preconceituoso entre colegas.

Nas situações de convivência dentro do ambiente de trabalho era preciso que os negros não ultrapassassem as barreiras do socialmente permitido e desejável em relação aos brancos, para que fosse assegurada a continuidade das estruturas sociais existentes. Eles poderiam até viver juntos aos brancos desde que conhecessem seu lugar, conforme muitas das narrativas transcritas demonstraram. Logo, a inclusão social do negro trazia no ambiente de trabalho ferroviário uma exclusão social não demarcada, indefinida, ambígua, repleta de divergências e convergências.

As entrevistas com os ferroviários evidenciaram que, quando analisamos as interações face a face entre estes dois grupos, é possível perceber a presença do preconceito e da discriminação. Este

preconceito nos ambiente de trabalho estava presente, por exemplo, nas brincadeiras citadas pelo senhor Pedro (branco), ou na fala do senhor Gustavo (negro), quando menciona o fato de o senhor Rafael (negro), não ser indicado a melhores cargos, pelos chefes, por ser negro. A discriminação por sua vez, pode ser evidenciada no fato de que, ambos entrevistados tinham a percepção de que quem conseguia ascender de cargo na Companhia Paulista eram os brancos. Apesar de esta pesquisa fundamentar-se em métodos qualitativos, não trabalhando com amostras estatisticamente representativas, as entrevistas nos induzem a concluir que o preconceito informal acabava por influenciar os chefes quando iam escolher quem deveria ser promovido, conforme foi assinalado por muitos depoentes, ainda que os poucos negros que fizeram Escola SENAI Ferroviária, (seis negros de um total de trinta e três entrevistados), tenham ascendido a cargos de mando.

Os entrevistados também afirmaram que os negros não subiam de cargo porque não tinham estudo e assim, conseqüentemente não passavam nos exames. No entanto, os exames eram práticos, exigindo muito mais experiência do que escolaridade, o que sugere que a alegação da falta de estudo não se sustenta, além de que a diferença de escolaridade entre os brancos e negros não era muito significativa quando consideramos o total de entrevistados conforme pode ser verificado nos anexos relativos ao grau de escolaridade dos entrevistados segundo a cor.

Nos anos 1940, quem se referia ao trem ou transporte ferroviário remetia a um imenso e rico complexo sócio-cultural. Portanto, a ferrovia também representou para seus trabalhadores, fossem eles brancos ou negros, probabilidades e ensejos que qualquer outra categoria da época dificilmente possuía.

A noção de família ferroviária igualmente ao mito da democracia racial com suas idéias de ausência de preconceito e discriminação pode ser encarada como ideologia de uma representação mais

ampla sobre o caráter nacional brasileiro, que inclui noções como do “homem cordial”⁷², “povo pacífico” e a tendência à conciliação e ao compromisso. A imagem harmônica étnico/racial como parte de uma concepção ideológica mais geral da natureza humana do “brasileiro”, associa-se a um mecanismo de legitimação destinado a absorver tensões, bem como antecipar e controlar áreas de conflito social. E onde as distâncias sociais são mais pronunciadas, quase gritantes, às vezes, é onde vamos encontrar mais presente esse fetiche da igualdade, com as exceções necessárias para confirmar a regra.

Sendo assim, as reflexões desta pesquisa, corroboram as idéias de “racismo à brasileira” delineada por Telles (2003), pois a qualidade e tipo de relações que se conformaram entre os ferroviários brancos e negros foram fortemente marcadas ora por relações horizontais de sociabilidade inter-racial, ora por relações verticais entre diferentes classes sociais, que envolvem relações de poder sócio-econômico, mobilidade social e neste caso também, a noção de família ferroviária. Portanto, as práticas de inclusão e exclusão observadas nas interações entre os próprios ferroviários e entre esses e o meio que os cercavam, confirmam que é somente a partir da união das perspectivas de mistura e segregação, característica da sociedade brasileira, que podemos entender a complexidade do nosso sistema racial.

⁷² Ver, sobretudo, Holanda, 1988.

Epílogo

O Brasil hoje se apresenta como um país que obteve sucesso no cenário intencional graças aos estímulos ao desenvolvimento econômico e ao fortalecimento do mercado interno nos últimos anos. Sendo assim, fica evidente a necessidade que o país tem atualmente de investimentos gigantescos em infra-estrutura, principalmente no setor de transportes; estamos nos referindo à construção de estradas, metrô, portos e malhas ferroviárias que ficaram estagnadas em décadas passadas.

Os altos custos com o transporte rodoviário e a crescente preocupação com o meio ambiente apontam para a necessidade urgente de recuperação de nossas ferrovias, que foram, conforme vimos, destruídas em nome da primazia dos veículos sobre pneus. Nosso país chegou sim, a ter um sistema de transporte ferroviário que não fazia feio se comparado com os países desenvolvidos; no entanto, desmontou sua malha a partir de 1950. E agora, vê a urgência desta atividade ressurgir, tanto para assegurar o transporte de grãos e outras commodities, desde centros produtivos até os grandes portos, como também, o transporte de passageiros, em especial nas grandes cidades.

Neste contexto, o principal projeto ferroviário em curso no Brasil é o Trem de Alta Velocidade, o TAV, com inauguração projetada para 2015, que deve ligar o Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP) ao Galeão, no Rio de Janeiro. Seu trajeto prevê estações em São Paulo, Guarulhos, Aparecida do Norte, e no Galeão, além de outras duas a serem definidas. A idéia é ligar os três principais mercados do país: a capital, o interior paulista e o Rio de Janeiro que formariam, construído o trem, a maior conurbação da América Latina.

Esta região corresponde a uma das mais ricas do país, na qual concentra-se 33% do PIB e 20% da população do Brasil. O objetivo é desafogar as rodovias e o tráfego aéreo na região, ligando diretamente os aeroportos de Viracopos, Guarulhos e Galeão. A implementação do TAV ainda promete

reduzir a emissão de poluentes, os tempos de deslocamentos, os acidentes e induzir o desenvolvimento regional, com criação de empregos e a implantação de pesquisas tecnológicas no setor de transportes.

O projeto prevê a construção de uma linha de 510,8 km, sendo 312,1 km em superfície e o restante em pontes (107,8 km) e túneis (90,9 km) para a circulação de trens a até 300 km/h. De acordo com o edital de licitação, o trecho terá nove estações, será feito predominantemente com verbas federais, mesmo tendo sido definido o sistema de concessão de linha. O vencedor do leilão que definirá a concessão do sistema será aquele que requisitar o menor valor de financiamento público e oferecer o menor valor de tarifa, até o teto pré-definido de R\$ 0,50 por Km. Empresas da China, Alemanha, Itália, Coréia do Sul, Espanha, Japão e França, além do Brasil, já manifestaram interesse em participar da concorrência.

O impacto de um projeto deste tamanho é imenso. Inicialmente, o governo pretendia ter o TAV em operação até 2014, antes da Copa do Mundo no Brasil. Todavia, entraves burocráticos e a crise econômica internacional em 2008/2009 modificaram os prazos e a nova expectativa é que o trem seja realidade em 2015, antes, portanto, das Olimpíadas de 2016, que serão realizadas no Rio de Janeiro.

Certamente as relações étnicas nas novas ferrovias que serão construídas nessa nova etapa da nossa história serão outras, tendo em vista as mudanças por que elas passaram na sociedade brasileira nos últimos anos. Mas, se isso significará que nos novos trilhos ferroviários, o progresso e o desenvolvimento carregarão consigo relações sociais mais democráticas desprovidas de preconceitos e discriminações raciais, só a história poderá nos dizer.

Referências Bibliográficas

- AGUIAR, Márcio Mucedula. As organizações negras em São Carlos: Política e identidade cultural. São Carlos, 1998. 120p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Educação e Ciências Humanas, UFSCar.
- ALVIM, Zuleika M. F. Brava Gente: os italianos em São Paulo (1870-1920). São Paulo. Editora Brasiliense, 1986.
- ANDREWS, George Reid. Negros e brancos em São Paulo (1888-1988). Tradução de Magda Lopes, Bauru, São Paulo. EDUSC, 1998.
- AZEVEDO, Fernando. Um trem corre para oeste. São Paulo. Edições Melhoramentos, 1980.
- BANDEIRA, Manoel. Trem de Ferro. São Paulo. Editora Global, 2004.
- BASTIDE, Roger; & FERNANDES, Florestan (org.). Relações Raciais entre Negros e Brancos em São Paulo. São Paulo. Anhembi, 1955.
- BASTOS, Elide Rugai. Brasil: um outro Ocidente? Ciência & Trópico, Recife, v. 29, n. 1, p. 33-60, jan./jun. 2001.
- BATALHA. Cláudio Henrique de Moraes. O movimento Operário na Primeira República. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed. 2000.
- BENJAMIM, Walter. O narrador. Considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In. Benjamim, Walter. Magia e Técnica, Arte e Política. Obras Escolhidas. , 3ª Edição, São Paulo. Brasiliense, 1987.
- BOSI, Ecléia. Memória e Sociedade – Lembranças de Velhos. São Paulo. Editora Schwarcz, 1994.
- BOURDIEU, Pierre. Meditações Pascalinas. São Paulo. Bertrand Brasil, 2001.
- BOURDIEU, Pierre. Questões da Sociologia. Rio de Janeiro. Editora Marco Zero. 1983.

- CAPELINI, Helena M. de A. Ferrovários no país do automóvel: Trilhas da resistência. Araraquara, 1986. 376p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, UNESP.
- COSTA, Claudia Silvana. Os Imigrantes e seus descendentes no poder local – o caso de São Carlos. São Carlos, 2001. 210p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – CECH, UFSCar
- COSTA, Wilma Peres. Ferrovia e Trabalho Assalariado em São Paulo. Campinas, 1975. 167p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)– IFCH, Unicamp.
- DA MATTA, Roberto. “O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues.” In: Nunes, E. de O. (org.). A aventura sociológica. Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1975. p.23-35.
- DA MATTA, Roberto. “Digressão: a fábula das três raças, ou o problema do racismo à brasileira”, In: Relativizando, uma introdução à antropologia social, Petrópolis. Editora Vozes, 1981.
- DEAN, Warrean. A industrialização em São Paulo. 4ª Edição. Rio de Janeiro. Editora Bertrand Brasil S.A., 1991.
- DONATONI, Silvana. A discriminação étnico/racial na voz dos negros de São Carlos. São Carlos, 1998. 120p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Educação e Ciências Humanas, UFSCar.
- DUBAR, Claude. A socialização – Construção das identidades sociais e profissionais. São Paulo. Martins Fontes, 2005.
- DUMAZEDIER, Joffre. Sociologia Empírica do Lazer. São Paulo. Editora Perspectiva, 1999.
- DUMONT, Louis. “Casta, Racismo e Estratificação”. In: Hierarquias em Classes. AGUIAR, Neuma (org.), Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1974.
- DURKHEIM, Emile. As regras do método sociológico. São Paulo. Editora Martin Claret. 2001.

- FAUSTI, Sabrina. Imigração e violência em São Carlos: uma análise quantitativa. São Carlos, 1999. 86p. (Monografia apresentada ao Departamento de Ciências Sociais, UFSCar, para obtenção do título de bacharel em Ciências Sociais).
- FERNANDES, Florestan. A integração do negro na sociedade de classes/ Vol. II. No limiar de uma nova era. São Paulo. Editora Dominus – Editora da USP, 1965.
- FERNANDES, Florestan. Revolução burguesa no Brasil. Ensaio de Interpretação Sociológica. São Paulo. Zahar Editores, 1975.
- FERNANDES, Florestan. A integração do negro na sociedade de classes/ Vol. 1. São Paulo. Editora Ática, 1978.
- FERREIRA, Lania Stefanoni. Racismo na “família ferroviária”: brancos e negros na Companhia Paulista em São Carlos. São Carlos, 2004. 120p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, UFSCar.
- FONSECA, Dagoberto José. A piada, discurso sutil da exclusão: um estudo do risível no racismo a brasileira. São Paulo, 1994. 298p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Humanas, Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC.
- FONSECA, Dagoberto José. Negros Corpos (I) Maculado: Mulher, Catolicismo e testemunho. São Paulo, 2000. 497p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Humanas, Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC.
- FREYRE, Gilberto. Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal. Rio de Janeiro. Schimidt, 1933.
- GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e vida operária (1930-1940). São Paulo, Campinas, 1992, p. 316. Tese de Doutorado – IFCH – Unicamp.

- GEERTZ, Clifford. A interpretação das culturas. Rio de Janeiro. Livros Técnicos e Científicos, 1989.
- GOFFMAN, Erving. Estigma – notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1995.
- GUIMARÃES, Antonio Sérgio Alfredo. Combatendo o racismo: Brasil, África do Sul e Estados Unidos. Rev. bras. Ci. Soc., Fev. 1999, vol.14, no. 39, p.103-115.
- GUIMARÃES, Antônio Sergio Alfredo. Classes, raças e democracia. São Paulo. Editora 34, 2002 a.
- GUIMARÃES, Antônio Sergio Alfredo. Racismo e anti racismo no Brasil. São Paulo. Editora 34, 2002b.
- GUIMARÃES, Antônio Sergio Alfredo. Preconceito e Discriminação. São Paulo. Fundação de Apoio à Universidade de São Paulo, Editora 34, 2004
- GUIMARÃES, Antônio Sergio Alfredo. Preconceito Racial: modos, temas e tempos. São Paulo. Editora Cortez. 2008.
- GUSMÃO, Neusa Maria Mendes; SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes Von. A criação cultural na diáspora e o exercício da resistência inteligente. In: Ciências Sociais Hoje, Anuário de Antropologia, política e sociologia, São Paulo: Vértices, Ed. Revista dos Tribunais/ANPOCS, 1989.
- HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo. Companhia da Letras, 1988.
- HALBWACHS, Maurice. A Memória Coletiva. São Paulo: Vértice, 1990.
- HALL, Michael. O movimento Operário na Cidade de São Paulo: 1980-1954. In História da Cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX 1890-1954. Porta, Paula (org.). v. 3. São Paulo. Paz e Terra, 2004.
- HALL, Stuart. A Identidade Cultural na Pós-Modernidade. Rio de Janeiro. DP&A Editora, 2000.
- HASENBALG, Carlos. Discriminação e Desigualdades Raciais no Brasil. Rio de Janeiro. Graal, 1979.

- HASENBALG, Carlos, & VALLE SILVA, Nelson do. *Estrutura Social, Mobilidade e Raça*. Rio de Janeiro. Editora Vértice, 1988.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro. Editora José Olympio. 1988.
- IANNI, Octavio. *As metamorfoses do escravo*. São Paulo. Difel, 1962.
- IANNI, Octavio. *O Colapso do Populismo no Brasil*. São Paulo. Ed. Civilização Brasileira. 1971.
- IANNI, Octavio. *O preconceito racial no Brasil*. *Estudos Avançados*, 2004, vol. 18, n° 50, São Paulo, p. 6-20.
- LANNA, Ana Lucia Duarte. *Ferrovias, cidades, trabalhadores: 1870-1970*. São Paulo, 2002, 320p. Tese de Livre Docência. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, USP.
- LE GOFF, Jaques, *História e memória*. Tradução Bernardo Leitão... [et al.]. 5° ed – Campinas, São Paulo. Editora da Unicamp, 2003.
- LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo. Editora Ática, 1991.
- LEITE, Márcia de Paula. *Sindicatos e Trabalhadores na Crise do Populismo*. Campinas, 1983, 222p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, UNICAMP.
- LEITE, Márcia de Paula. *O Movimento Grevista no Brasil*. São Paulo. Editora Brasiliense, 1987.
- LEME, Dulce Maria Pompêo de Camargo. *Trabalhadores Ferroviários em Greve*. Campinas, São Paulo, Editora da Unicamp, 1986.
- LÊNIN, V., *Imperialismo: Fase Superior do Capitalismo*. São Paulo. Global, 1979.
- LESSER, Jeffrey. *A negociação da identidade nacional: imigrantes, minorias e a luta pela etnicidade no Brasil*. Tradução Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbre. São Paulo. Editora UNESP, 2001.
- LEUENROTH, E. *Anarquismo: roteiro de libertação social*. Rio de Janeiro. Ed. Mundo Livre, 1963.
- MANCUSO, Maria Inês Rauter. *A cidade na memória de seus velhos*. São Paulo, 1998. 241p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, USP.

- MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. Cem Anos de Solidão. Rio de Janeiro. Editora Record, 1997.
- MARTINS, Ângela Maria de Sousa. Anarco-sindicalismo. Disponível em: http://www.histedbr.fae.unicamp.br/navegando/glossario/verb_c_anarco_sindicalismo.htm. Acesso em: janeiro de 2010.
- MARTINS, José de Souza. A Ferrovia e a Modernidade em São Paulo: gestação do ser dividido. Revista USP. Coordenadoria de Comunicação Social da Universidade de São Paulo, n° 63, setembro-novembro 2004, p. 6-15.
- MARTINS, José de Souza. A sociabilidade do homem simples. São Paulo. Editora Contexto, 2008.
- MARX, Karl. “Maquinaria e Indústria Moderna”. In O Capital. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, Livro I, Vol. I Cap. XIII, 1970 a.
- _____, “Os Custos da Circulação,” in O Capital, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, Livro II, Vol. III, Cap. VI, 1970b.
- MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias: a evolução de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4ª Edição, São Paulo. Pontes, 1990.
- MILLET, S. Roteiro do Café e outros ensaios. São Paulo. Hucitec, 1982
- MILLS, C. Wright. A Imaginação Sociológica. Traduzido por Waltensir Dutra. Rio de Janeiro. Zahar, 1982.
- MONSMA, Karl. Conflito simbólico e violência interétnica: europeus e negros no oeste paulista, 1888-1914. In: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA, VII, 2004, Pelotas. Anais... Pelotas, 2004. “não pág.”
- MORAES FILHO, Evaristo de. O Problema do sindicato único no Brasil. São Paulo. Alfa - Omega, 1978

- NASCIMENTO, Alessandra Santos. *Categorias Censitárias Brasileiras: Raça e Cor em Questão*. In: Espaço Plural – Marechal Candido Rondon, Ano VII, n.º15, 2º semestre de 2006, p.25-28, ISSN. 1518-4196.
- NEVES, Ari Pinto das. *Crônicas São Carlenses*. Iguape. Gráfica Somet, 2000.
- NOGUEIRA, Oracy. *Preconceito de Marca: as relações raciais em Itapetininga*. In: BASTIDE, Roger; & FERNANDES, Florestan (org.). *Relações Raciais entre Negros e Brancos em São Paulo*. São Paulo, Anhembi, 1955.
- OLIVEIRA, Andréa. *Participação popular e clientelismo em São Carlos*. Araraquara, 1998. 224p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, UNESP.
- OLIVEIRA, Roberto Cardoso. *Caminhos da Identidade: ensaio sobre etnicidade e multiculturalismo*. São Paulo. Editora UNESP. 2006.
- ORTIZ, Renato. *Cultura brasileira e identidade nacional*. 5ª Edição, São Paulo. Editora Brasiliense, 2003.
- PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP. Edusc, 2000
- PEREIRA, Flávia Alessandra de Souza. *Poder Local e Representação Política: Negros e Imigrantes no Interior paulista (Um estudo sobre o município de Rio Claro – SP)*. São Carlos, 2004. 215p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Departamento de Pós Graduação em Ciências Sociais, UFSCar.
- PIERSON, Donald. *Brancos e Pretos na Bahia – estudo de contacto racial*. São Paulo. Editora Nacional, 2ª ed. 1971.
- PINTO, Regina Pahim. *Movimento negro e etnicidade*. *Estudos Afro-Asiáticos: Cândido Mendes*, Rio de Janeiro: (19): p. 109-123, set/1990.

- POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v.5, N. 10, 1992, p. 200-212.
- POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, N. 3. 1989. p.3-15.
- POSSAS, Lúcia Maria Vianna. Mulheres trens e trilhos. São Paulo. EDUSC, 2001.
- POUTIGNAT, Philippe; STREIFF-FENART, Jocelyne. Teorias da Etnicidade. São Paulo, Editora UNESP, 1997.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma ferrovia entre dois mundos: a E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru, SP. Edusc; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.
- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Variações sobre a técnica do gravador no registro da informação viva. São Paulo. T. A. Queiroz, 1991.
- REZENDE, Antônio Paulo. História do Movimento Operário no Brasil. São Paulo. Série Princípios, Editora Ática, 1986.
- RODRIGUES, José Albertino. Sindicato e desenvolvimento no Brasil. São Paulo. Difusão Européia do Livro, 1968.
- RODRIGUES, Leôncio Martins. Partidos e Sindicatos: escritos de sociologia política. São Paulo, Editora Ática, 1989.
- SAES, Flavio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogyana e Sorocabana (1870-1940). São Paulo. Editora Hucitec, 1981.
- SEGNINI, Liliana Rosfsen Petrilli. R. P. Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo. Editora Autora Associados: Cortez, 1982.
- SEYFERTH, Giralda. O Beneplácito da desigualdade: breve digressão sobre o racismo. In Racismo no Brasil. São Paulo. Petrópolis, ABONG, 2002.

- SILVA, Maria Aparecida Moraes (org). Cadernos de Campo – Programa de Pós Graduação em Sociologia, FCL Unesp/Araraquara. Ano 1, nº 1, 1992.
- SILVA, Tadeu Tomas da (org). Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais. Rio de Janeiro. Editora Vozes, 2000.
- SILVÉRIO, Valter. O movimento negro e os novos contornos do debate brasileiro sobre raça, etnia e democracia. VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais. Disponível em: [HTTP://www.ces.uc.pt/LAB2004](http://www.ces.uc.pt/LAB2004). Coimbra, Portugal. Setembro de 2004. Acesso em: janeiro de 2008.
- SIMÃO, Azis. Sindicato e Estado: suas relações na formação do proletariado de São Paulo. São Paulo. Dominus Editora, 1966.
- SINGER, Paul. A formação da classe operária. São Paulo. Editora Atual, 1987
- SOUZA, Neusa Santos. Tornar-se negro: vicissitudes da identidade do negro brasileiro em ascensão social. Rio de Janeiro. Graal, 1983.
- TELLES, Edward. Racismo à brasileira: uma perspectiva sociológica. Rio de Janeiro. Relume Dumará: Fundação Ford, 2003.
- 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 Estrada de Ferro. São Paulo, 2002, p. 298. Dissertação de Mestrado, FE/USP.
- TENÓRIO, Valquíria. Uma interpretação do “Baile do Carmo”: memória, sociabilidade e identidade étnico/racial em Araraquara. Araraquara, 2005, 150p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Ciências e Letras, Programa de Pós Graduação em Sociologia, UNESP.
- THOMPSON, Eduard Palmer. A Formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade. Rio de Janeiro. Editora Paz e Terra 1981.

- _____. As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. Negros, A.L. & Silva, S. (org.). Campinas, São Paulo. Editora da Unicamp, 2001.
- _____. Tradición, Revuelta y Consciencia de clase. Barcelona, Espanha. Diagrafic, S.A. 1984.
- THOMPSON, Paul. A voz do passado: historia oral. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1992.
- TRENTO, Angelo. Do Outro lado do Atlântico: um século de imigração italiana no Brasil. São Paulo. Editora Nobel, 1989.
- TRINDADE, Liana Salvia. O negro em São Paulo no período pós abolicionista. In História da Cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX 1890-1954. Porta, Paula (org.). v. 3. São Paulo. Paz e Terra, 2004.
- TRUZZI, Osvaldo. Café e Indústria: São Carlos 1850-1950. São Paulo. Edufscar, 2000.
- VENTURA, Adão. Negro Forro. In: Os Cem melhores poemas do século. (org.) MORICONI, Ítalo. São Paulo, Editora Objetiva, 2001.
- WEBER, Max. Economia e Sociedade. Volume 1. Distrito Federal. Editora Universidade de Brasília. 1991.
- ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial em Campinas. 2005, 366p. Dissertação de Mestrado em Sociologia – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas – Programa de Pós Graduação em Sociologia, USP.
- ZAMBELLO, Marco Henrique. A história do sindicalismo ferroviário Paulista (1930-1961). In O Sindicalismo Equilibrista: entre o continuísmo e as novas praticas. Araújo, S. M., Bridi, M. A., Ferraz, M. Curitiba, UFPR/SCHLA, 2006.

Fontes Primárias:

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

BRASIL, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Programa Nacional de Desestatização. Edital Nº PND – 02/98/RFFSA.

COLLEÇÃO das Leis do Império do Brasil de 1852, Rio de Janeiro, Typografia Nacional, Tomo XV, Parte I, 1853.

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

FEPASA. Diretrizes para Plano estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA. Segunda etapa, setembro de 1995.

IBGE, Censos demográficos. Recenseamento Geral do Brasil – 1920, 1940, 1950, 1960, 1970. In: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/defaulttab_historicas.shtm. Visitado em 10 de fevereiro de 2009.

Jornal Diário do Rio de Janeiro, de 24 de junho de 1852, Anno, XXXI, nº9010,

Revista do Congresso Pan-Americano de Estradas de Ferro. Editada pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, nº13, Ano XV, 1960.

Revista Brasileiros: a revista mensal de reportagens. Número 30, janeiro de 2010. ISSN. 1981-559X. Tiragem 30.000 exemplares. São Paulo. SP. Brasileiros Editora Ltda.

Anexos:**Quadro1: Rio Claro – entrevistados brancos**

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Ocupação inicial	Ocupação final	Escolaridade
Danilo	1941	Branca	1964-1986	Praticante (almojarifado)	Ferreiro da oficina (locomoção)	8ª série ensino fundamental e escola profissional da C.P.E.F ⁷³ .
Guilherme	1914	Branca	1934-1964	Carpinteiro da oficina (locomoção)	Carpinteiro da oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental
Jorge	1916	Branca	1935-1966	Aprendiz da oficina (locomoção)	Mestre geral de oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental e Escola Profissional de Rio Claro
Sérgio	1918	Branca	1935-1965	Pedreiro (linha)	Mestre de pedreiro (linha)	2ª série ensino fundamental
César	1919	Branca	1941-1970	Trabalhador da oficina (locomoção)	Maquinista (locomoção)	4ª série ensino fundamental
Alexandre	1913	Branca	1943-1973	Engenheiro residente (linha)	Engenheiro chefe de linha (linha)	Ensino Superior completo
Mariano	1919	Branca	1937-1972	Trabalhador (linha)	Guarda ajudante (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Horácio	1939	Branco	1954-1985	Ferreiro da oficina (locomoção)	Funileiro da oficina (locomoção)	8ª série ensino fundamental e escola profissional de C.P.E.F.
Rubens	1917	Branco	1946-1976	Carpinteiro (linha)	Armazenista (almojarifado)	4ª série ensino fundamental
Mateus	1916	Branco	1933-1965	Servente de pedreiro (linha)	Fundidor da oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental

⁷³ C.P.E.F. - Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Quadro 2: Entrevistado Negros Rio Claro

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Ocupação inicial	Ocupação final	Escolaridade
Joaquim	1915	Pardo	1937-1968	Trabalhador (linha)	Carpinteiro	4ª série ensino fundamental escola profissional da C.P.E.F.
Ismael	1934	Negra	1955-1985	Trabalhador da oficina (locomoção)	Caldeireiro da oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental
Otávio	1933	Negra	1947-1973	Aprendiz da oficina (locomoção)	Mestre de oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental e escola profissional da C.P.E.F.
José	1937	Negro	1966-1990	Ferreiro da oficina (locomoção)	Mestre de oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental e escola profissional da C.P.E.F.
João	1934	Negro	1950-1981	Trabalhador (linha)	Pedreiro (linha)	2ª série ensino fundamental
Sebastião	1918	Pardo	1941-1973	Trabalhador (linha)	Ajustador da oficina (locomoção)	3ª série ensino fundamental
Ernesto	1922	Negra	1944-1975	Torneiro da oficina (locomoção)	Torneiro da oficina (locomoção)	4ª série ensino fundamental e escola profissional de C.P.E.F.
Diego	1934	Preta	1955-1975	Limpador da tração (locomoção)	Maquinista da tração (locomoção)	4ª série ensino fundamental
Murilo	1930	Pardo	1949-1975	Ferreiro da oficina (locomoção)	Mestre da oficina (locomoção)	8ª série ensino fundamental e escola profissional da C.P.E.F.
Tiago	1927	Parda	1945-1976	Aprendiz da oficina (locomoção)	Mestre da oficina (locomoção)	8ª série ensino fundamental e escola profissional da C.P.E.F.

Quadro 3: Entrevistados brancos São Carlos

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Ocupação inicial	Ocupação final	Escolaridade
Adeilton	1927	Branco	1947-1977	Limpador de tração (locomoção)	Maquinista de tração (locomoção)	4ª série do ensino fundamental
Alessandro	1925	Branco	1951-1981	Trabalhador (linha)	Ajudante de chefe de estação (tráfego)	2ª série do ensino fundamental
Ângelo	1906	Branco	1927-1964	Trabalhador (armazém)	Inspetor da tração do escritório (locomoção)	3ª série do ensino fundamental
Armando	1925	Branco	1946-1975	Auxiliar (tráfego)	Maquinista da tração (locomoção)	3ª série do ensino fundamental
Flávio	1924	Branco	1944 - 1976	Limpador da tração (locomoção)	Maquinista da tração (locomoção)	4ª série do ensino fundamental
Frederico	1925	Branco	1947-1977	Limpador da tração (locomoção)	Aprendiz de torneiro da oficina (locomoção)	1ª série do ensino fundamental
Mário	1922	Branco	1939-1967	Trabalhador (almojarifado)	Encarregado de depósito (almojarifado)	Ensino médio completo
Nelson	1925	Branco	1950-1975	Aprendiz de torneiro a oficina (locomoção)	Torneiro da oficina (locomoção)	4ª série do ensino fundamental
Pedro	1929	Branco	1949-1978	Praticante de trem (tráfego)	Inspetor da tração do escritório (locomoção)	4ª série do ensino fundamental
Reginaldo	1918	Branco	1945-1968	Foguista da tração (locomoção)	Aprendiz de torneiro da oficina (locomoção)	Analfabeto

Quadro 4: Entrevistados negros São Carlos

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Ocupação inicial	Ocupação final	Escolaridade
Adriano	1943	Negro	1960-1993	Conservação da linha telegráfica e aparelhos (tráfego)	Ajudante (tráfego)	Ensino fundamental completo e curso técnico
Daniel	1927	Negro	1953-1980	Manobrador (tráfego)	Ajudante de chefe de estação (tráfego)	4ª série do ensino fundamental
Edson	1944	Negro	1960-1995	Ajudante de chefe de estação (tráfego)	Chefe de estação (tráfego)	4ª série do ensino fundamental
Felipe	1926	Negro	1944 -1977	Praticante de trem (tráfego)	Chefe (tráfego)	Ensino fundamental completo
Fernando	1922	Negro	1951-1976	Praticante de trem (tráfego)	Chefe (tráfego)	2ª série do ensino fundamental
Gustavo	1918	Negro	1943-1974	Foguista de tração (locomotivo)	Trabalhador (tráfego)	Analfabeto
Luís	1932	Negro	1960-1986	Manobrador (tráfego)	Trabalhador (tráfego)	Analfabeto
Marcelo	1931	Negro	1955-1982	Limpador de tração (locomotivo)	Maquinista de tração (locomotivo)	4ª série do ensino fundamental
Marcos	1930	Negro	1949-1979	Torneiro de oficina (locomotivo)	Mestre Geral da oficina (locomotivo)	Ensino médio completo e curso técnico de mecânica
Rafael	1930	Negro	1955-1981	Torneiro de oficina (locomotivo)	Chefe do depósito da tração (locomotivo)	Ensino médio completo e curso técnico
Francisco	1925	Parda	1944-1975	Limpador (locomotivo)	Maquinista (locomotivo)	4ª série do ensino fundamental

Quadro 5: entrevistados brancos Araraquara

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Ocupação inicial	Ocupação final	Escolaridade
Lucas	1926	Branco	1952-1977	Trabalhador (linha)	Mestre de linha da secção (linha)	3ª série ensino fundamental
Douglas	1921	Branco	1943-1970	Trabalhador (linha)	Mestre de linha geral (linha)	4ª série ensino fundamental
Anderson	1930	Branco	1956-1977	Manobrador (tráfego)	Manobrador (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Milton	1927	Branco	1949-1980	Trabalhador (tráfego)	Ajudante de chefe de estação (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Leonardo	1940	Branco	1965-1992	Trabalhador (trafego)	Manobrador (trafego)	4ª série ensino fundamental
André	1935	Branco	1954-1986	Praticante de telegrafo (tráfego)	Telegrafista (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Vinícius	1929	Branco	1950-1980	Trabalhador (tráfego)	Mestre de linha das secções (linha)	4ª série ensino fundamental
Carlos	1921	Branco	1939-1972	Praticante de telegrafo (tráfego)	Chefe de estação (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Augusto	1917	Branco	1944-1970	Trabalhador (linha)	Mestre de linha geral (linha)	3ª série ensino fundamental
Renato	1930	Branco	1949-1978	Limpador (locomoção)	Chefe de estação (tráfego)	4ª série ensino fundamental

Quadro 6: entrevistados negros Araraquara

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Ocupação inicial	Ocupação final	Escolaridade
Rogério	1920	Negra	1937-1968	Trabalhador (tráfego)	Conferente (almojarifado)	3ª série ensino fundamental
Luciano	1925	Negra	1946-1976	Trabalhador (tráfego)	Trabalhador (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Miguel	1932	Negra	1953-1983	Trabalhador (linha)	Feitor (linha)	4ª série ensino fundamental
Roberto	1936	Pardo	1955-1985	Trabalhador (linha)	Portador (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Leandro	1922	Negra	1944-1975	Operário diverso da oficina (locomotiva)	Fundidor da oficina (locomotiva)	3ª série ensino fundamental
Ronaldo	1925	Pardo	1947-1977	Trabalhador (linha)	Manobrador (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Sandro	1927	Negra	1947-1977	Trabalhador (tráfego)	Ajudante (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Vitor	1933	Pardo	1954-1983	Limpador de tração (locomotiva)	Maquinista (locomotiva)	4ª série ensino fundamental
Bruno	1948	Pardo	1969-1993	Limpador de tração (locomotiva)	Maquinista (locomotiva)	7ª série ensino fundamental
Juliano	1921	Parda	1945-1978	Trabalhador da manobra (tráfego)	Manobrador (tráfego)	4ª série ensino fundamental
Fabio	1926	Pardo	1944-1976	Trabalhador (tráfego)	Inspetor da tração (locomotiva)	4ª série ensino fundamental
Mauricio	1918	Negro	1937-1968	Trabalhador (linha)	Feitor (linha)	Analfabeto

Quadro: Ferroviários – Categoria de Trabalho

Inspetoria Geral	Contadoria	Almoxarifado
<ul style="list-style-type: none"> - Inspetor geral - Secretário - Contínuo 	<ul style="list-style-type: none"> - Contador - Ajudante de contador - Pagador - Caixa - Ajudante de caixa - Auxiliar - Chefes de secção - Escriturários e praticantes - Encarregados da escrita de carros, vagões e encerados - Apontadores de carros vagões e encerados - Impressores de bilhetes - Contínuos 	<ul style="list-style-type: none"> - Almoxarife - Encarregado de depósito - Escriturários e praticantes - Conferentes e armazenistas - Feitores e trabalhadores
Tráfego	Linha	Locomoção
<ul style="list-style-type: none"> - Chefe - Ajudantes - Auxiliares, escriturários, ajudantes e praticantes - Conservação da linha telegráfica e aparelhos - Chefes de estações e ajudantes - Telegrafistas e praticantes - Bilheteiros, conferentes, escriturários, ajudantes, praticantes e porteiros - Manobreadores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores - Guardas porteiras - Guardas ajudantes e praticantes de trem 	<ul style="list-style-type: none"> - Engenheiro chefe de linha - Engenheiro ajudante do chefe de linha - Engenheiros residentes e ajudantes - Desenhistas - Escriturário - Mestre de linha geral - Mestres de linha das seções - Feitores - Trabalhadores - Mestre dos pedreiros - Pedreiros e serventes - Carpinteiros e pintores - Ferreiros e malhadores - Maquinista do britador 	Escritório
		<ul style="list-style-type: none"> - Chefe de locomoção - Ajudante de locomoção - Engenheiros praticantes - Chefe de escritório - Inspetor da tração - Desenhista - Escriturário - Amanuense - Contínuo
		Oficinas
		<ul style="list-style-type: none"> - Mestre geral - Contra- mestre - Mestres de oficinas - Ajustadores - Torneiros - Caldeireiros e funileiros - Ferreiros - Fundidores - Carpinteiros - Trabalhadores - Pintores - Malhadores - Limadores - Serradores - Operários diversos - Aprendizes
		Tração
		<ul style="list-style-type: none"> - Chefe dos maquinistas - Escriturário - Chefe de depósito - Maquinistas - Foguistas - Limpadores
<p>Extraído de Leme (1986). Fontes originais: Relatório da Companhia Paulista (1905 /1906) e PIKANÇO, F. Dicionário de estradas de ferro e sciências e artes accessórias. Rio de Janeiro, Imprensa a vapor, H. Lomberts & Comp, 1891.</p>		

Entrevista – ferroviário negro:Ficha do Informante

Nome: _E. _D. F.____

Apelido: _Niquinho

Data de Nascimento: _18/10/1933

Localidade: _Rio Claro Estado: SP_____

Profissão: _ ferroviário aposentado_____

Estado Civil: _ casado

Numero de Filhos: __3__

Cor: __negro

Religião: _evangélico

Observações:

Escolaridade: ginásio e curso do SENAI Ferroviário.

Transcrição da entrevista

P: Gostaria que o senhor me contasse sua história na Paulista desde quando começou a trabalhar até se aposentar.

R: Eu trabalhei na Paulista trinta anos, quando eu fiz vinte oito anos de serviço, mais dois anos da escola, eu saí com a aposentadoria. Eu entrei na escola SENAI, eu fiz primeiramente a seleção em 1947 e não fui aprovado, a idade não deu, tinha que ter treze anos no mínimo, mas eu ainda não tinha. Aí eu entrei em 1948, outra vez fiz a seleção e fui aprovado novamente. Quando a gente era aprovado era escolhido o lugar que a gente gostaria de estar, ou qual a profissão que a gente queria fazer. Eu queria ser carpinteiro ou marceneiro, mas não consegui não me entrava aquilo, aí nós passávamos em uma escola vocacional e onde a gente se adaptava o professor indicava a tendência que a gente tinha. Eu me adaptei ao curso de metalurgia e fui para lá, fui me adaptando na parte de ferramentaria, me desenvolvi aí. Fiz três anos, no final eu recebi o certificado em 1950, em dezembro. E eu ingressei na oficina em fevereiro de 1951. Eu ainda não tinha 17 anos completo, e não podia,

e aí eu fui aceito como aprendiz. Só que eu não podia fazer o tempo integral dos demais, eles ficavam até as cinco horas e quinze minutos e eu ia embora as quatro da tarde, até completar dezoito anos.

Logo que eu entrei também, como a gente já era funcionário da Paulista, mesmo como aprendiz, eu já aprendi e comecei a fazer de tudo. Quem era da escola tinha direito a dois passes livres por mês, e o resto era à vontade, com o desconto. Era passe de primeira, então só tinha direito a dois. Então fiz os três anos da escola, em cinquenta recebi o certificado, quando foi dia 2 de fevereiro de 1951, eu comecei como funcionário da Companhia Paulista. Na Companhia Paulista havia este movimento também, embora eu tivesse saído como metalúrgico, mas a metalurgia, na época que eu entrei era muito pesada, então precisava fazer muita força. Metalúrgico era considerado insalubre, então quando entrei já fui considerado neste setor. Quando entrei naquela época, todo dia era dada uma caneca de leite naquele setor. Então todo dia nós tomávamos uma caneca de leite. Mas como eu saía da turma às vezes para fazer o estágio, então quando eu saía não tinha direito.

Eu fiquei como aprendiz até completar dezoito anos, tinha também o período de adaptação com as oficinas, alguns levavam dois anos, outros três, eu levei dois anos. Quando entrava na oficina fazia o tempo de aprendizagem e depois passava a oficial. Aí não tinha tempo, a gente trabalhava e ia subindo de categoria como oficial mesmo. Ia para oficial de segunda, oficial de primeira, ia indo, até parar novamente, porque aí tinha encarregado, auxiliar de chefe, estes cargos, por exemplo, assim ia subindo as categorias. Podia chegar até inspetor. Na minha turma, eu não vou lembrar todos, mas eram cento e trinta e oito homens. Nas oficinas em Rio Claro tinha mais de quatro mil funcionários. Havia necessidade de muitos funcionários porque aqui a oficina atendia muitos lugares.

A minha função era metalúrgico ferramenteiro. Foi o ofício que aprendi na escola e exerci até aposentar. Na minha família tiveram muitos ferroviários, meu pai foi caldeireiro. Inclusive a facilidade do pai de quando havia uma pessoa que era da ferrovia, havia possibilidade de fazer a seleção e eles davam preferência aos filhos de ferroviários. Tive meu tio Adão e o tio Adelmo; meus dois irmãos também foram ferroviários.

Eu nunca saí de Rio Claro, sempre, sempre na oficina de Rio Claro. Eu procurei, quando a gente entrou, eu saí da escola novo, eu era bem novinho. Então, a gente pegou amizade com o elemento mais velho, e ele procurava defender a gente de qualquer maneira, era considerado como filho. Fui muito bem tratado, nunca tive,

por exemplo, uma desavença. Nós não tínhamos momentos de lazer propriamente na oficina, tinha as brincadeiras entre eles, que era naturalmente contrária as funções lá dentro, mas isto tinha. No meio da gente tinha, havia, por exemplo, um elemento, era funcionário que gostava de animal, então o pessoal costumava a fazer espora e muitas vezes na hora de marcar o cartão para ir embora, o outro chegava por atrás e colocava a espora nele, no sapatão dele. E ele ia embora com a espora, risos... Ele chegava a casa assim. Tinha uma porção de coisas assim. O pessoal fazia de brincadeira, o que tinha de gente que era anedotário na oficina, principalmente na minha turma. Nós, muitos, saímos mais cedo, e voltava rápido, para ficar aquele monte de bolo de gente ali na porta para contar as novidades, ouvir as anedotas. Era muito divertido, era demais. Na Paulista, todo mundo conhecia todo mundo, as pessoas vinham na casa da gente, os pais, padrinhos, visitavam nossas casas, iam jogar baralho. Então o elemento chegava em casa, almoçava correndo e voltava, de manhã a gente entrava seis e meia e o pessoal ia cedinho, ficar todos no portão. Ficavam todos ali de plantão, tinha tudo isto aí. Nós entrávamos as seis e meia da manhã, até as cinco e quinze da tarde.

Os aprendizes da SENAI se dedicavam ao estudo daquilo que eles aprenderam lá. E o objetivo do elemento que estuda é sempre alcançar uma melhora, descobrir alguma coisa que ele possa modificar e melhorar. Eu me lembro que eu tive uma época que fui substituir alguém e a gente com aquele negócio na cabeça e eu modifiquei uma peça lá, uma peça que eu já tinha o visto ele fazer e eu modifiquei, achei que ficaria mais interessante se fizesse assim. Eu tentei e deu certo e funcionou. Então eu falei para o chefe. Eu fiz uma peça, que demorava quinze minutos para ficar pronta. Mas começou a dar problema porque ficou mais fácil e os antigos não aceitaram mudar o sistema. Hoje a gente tem esta idade, mas quando era mais novo não entendia. O pessoal mais antigo achava que o mais novo tinha que seguir os processos deles. Na época não tinha estes negócios das pessoas, entende?

Eu ganhei um livro, que tinha todas as peças, eu gostava daquilo ali. Eu queria aprender, queria saber mais. Mas tinha sempre os que tinham inveja, sei lá, a gente guarda isto né. Acontecia isto, na minha turma, por exemplo, teve um elemento, vamos supor, tinha eu, outro e outro, o que estava na minha frente, ele estava para aposentar, atrás de mim tinha outro, e o outro que era o chefe não ia aposentar. Como este que ia aposentar gostava de dirigir, o outro comprou um carro para ele e deu para ele, então pronto, foi para o lugar dele. Este foi

um caso que aconteceu e aconteciam muitos casos assim. Eu vi casos que a gente achava impossível acontecer, casos de pessoas da própria família que queria pegar o lugar, próprio irmão. Mas isto era esporádico, a maioria era unida mesmo, unida mesmo. A gente se reunia, contava tantas coisas, lembrava e a família todas juntas, a gente conhecia a família dos companheiros, os filhos. A gente quase que fazia parte daquela família, não existia esta, esta..., a pessoa era diferente.

P: E em relação ao preconceito, a discriminação, como era na Paulista?

R: Na Paulista, não sei se eu posso descrever assim, porque não tinha. Eu por exemplo não cheguei a ver casos de... Porque quando eu entrei, falavam muito naquela época do preconceito racial, mas quando eu entrei, já havia um dos chefes que era negro, já havia este chefe. Então existia, por exemplo, um ponto entre os próprios da mesma raça entre este tipo de pensamento, porque o outro era. Por exemplo, eu negro e chefe do setor, os outros negros não achavam bom eu ser chefe do setor, porque eu no caso, só tinha eu de negro e o resto todos brancos. Então o próprio negro, tinha este tipo de ação, não vou nem dizer preconceito, porque isto é atitude. O tratamento na Paulista era normal, porque aí era obrigação da disciplina, da empresa, ele era obrigado a tratar. Tratava normal, porque ele era obrigado a tratar, a própria disciplina da empresa era obrigada. Mas o preconceito havia, eu, por exemplo, não cheguei a ver, não cheguei a participar.

O único acontecimento que aconteceu comigo, que eu fiquei frustrado, foi quando eu saí da escola. Quando eu daí da escola havia naturalmente a formatura e esta formatura todas elas foram feitas no Grêmio da Companhia Paulista. Então na época, o Grêmio tinha o preconceito, nós não havíamos possibilidade, por exemplo, de entrar. Eu fui chamado no escritório, então veja bem, eu não tinha nem dezessete anos, estava começando, eu não tinha um, não tinha, entende? Não tinha experiência assim. Eu fui chamado no escritório, na época Sr. Argemiro era presidente do Grêmio e ele me disse que eu podia participar da formatura e me ia ser dado um convite para a pessoa que fosse como minha madrinha, um convite para meu pai e um convite para minha mãe. Mas eu pensei comigo, eu trazer em uma formatura desta, só meu pai, minha mãe e minha madrinha? Nem meus irmãos podem ir. O presidente do Grêmio disse que eu poderia participar, mas que só receberia o convite a madrinha, o pai e a mãe. Isto por causa da cor, aí ele deixou claro. E eu na época era assim, e para não criar problema, porque não tinha papa na língua, então eu pensei... Eu falei para ele que ia pensar.

Mas eu saí já com o pensamento... Eu não vou participar, eu não vou fazer isto. Eu queria levar meus irmãos! Queria levar meu irmão! Eu tinha colegas, eu não poderia fazer isto! Eu tinha colega que não poderia convidar! Se o clube oferecesse dez convites para cada formando, tudo bem, aí eu iria convidar os mais íntimos, mas eles não me deram esta chance. Isto foi um baque para mim, foi um choque, choque mesmo. O presidente deixou claro para mim, falou claro. E eu não fiz minha formatura, não fui. Teve colega da escola que não quis participar por causa disto, que estavam querendo desistir. Isto me chocou bastante, porque os outros, alguns foram, e eu não quis participar. Eles concordaram com o jeito que o presidente falou, eles fizeram. Eu resolvi não fazer e eu não fiz.

Então passou ali um tempo e a gente ficou com isto na cabeça. Na época, o Sr. Ebre que era o presidente do Grêmio, e ele não cedeu, ele não quis deixar. Naquela época não tinha negro no Grêmio, o Grêmio nunca teve. Hoje, hoje está mais ou menos misturado, hoje tem um diretor que é negro. O Silvio Camargo. Mas isto só veio bem depois, na minha época não houve possibilidade. Eu gostaria né, porque é como a noiva né! É a posteridade, a fotografia. Entende! Puxa vida, o elemento não poder subir o degrazinho lá. E eu falei não é possível, e eu não vou e eu não fui. Eu não participei da festa.

Na oficina tinha, mas era muito raro, era muito raro, lá era mais difícil. Tanto que quando eu fui nomeado nunca teve nada. Nunca houve com a gente nada. Na cidade nunca houve também nada, por ser ferroviário. Porque naquela época, o ferroviário era... Quando se diziam assim, ele é funcionário da Paulista, da estrada, acabavam todas as barreiras, não tinha barreiras. Naquela época era assim! A Companhia Paulista, ela não tinha esta, este tipo de barreira entre as pessoas, era bom, bom mesmo. Então a Paulista foi um tempo que a gente viveu ali gostoso mesmo, gostoso mesmo.

P: O senhor acha que o fato de o senhor ser um ferroviário da Paulista abriu portas para o senhor? Prestígio? Independente da cor do senhor?

R: Independente, da minha condição independente. Eu podia comprar em qualquer lugar. Eu sempre fui honesto, cheguei graças a Deus ser o que sou. Eu nunca tive barreira, barreira mesmo. De maneira geral, todos ferroviários tinham isto, com algumas exceções, é claro.

Ser um ferroviário da Paulista abria as portas. Falou que era da Paulista, podia levar tudo. Eu sou negro, e sou funcionário da Companhia Paulista, aí tem uma família lá, todas as moças queria ser minha namorada, queriam namorar comigo. Então era assim, ia casar bem. Isto acontecia. Então este acontecimento lá o Grêmio passa como se fosse uma...qualquer coisa.

Eu na escola dei um safanão em um colega da escola por causa da cor. No tempo da escola, dei um safanão porque ele disse umas palavras para mim em relação a cor que eu nem tenho coragem de repetir para você. Ele era um elemento enfeitado, ofendia as pessoas. O problema não era que eu era negro, mas o que ele disse, ele dizia negro quando não faz na primeira..., quando não é na entrada. Aquele vocabulário, você sabe; falou uma coisa meio pesada. Eu dei um safanão nele, ele saiu todo ensangüentado. Não chegou ao conhecimento de ninguém o que ocorreu, mas o caso foi este. E foi por preconceito isto. Ele mexeu comigo, com a minha família, com tudo.

P: Teve ferroviários que naquela época tinha algum cargo político, que se candidatou a alguma coisa?

R: Tinha o Ary Normanton e o... Irineu de Oliveira Prado, o Argemiro Obre, que foi vice prefeito aqui em rio Claro.

P: O senhor pode citar nomes de alguns amigos daquela época?

R: tinha o Valdemar Martins, falecido, negro. O Paulo Martins, vivo, negro e o Benedito Mendes, vivo, branco e outros.

P: O que mais o senhor se recorda da Paulista?

R: Nós tínhamos o cineminha da Paulista, tínhamos a banda. O que sinto falta, que eu gostava era a amizade, o tipo de amizade como a gente teve nesta Paulista era coisa fora de sério. O que eu não gostava, olha, eu sinceramente, eu não gostava mesmo de falsidade, havia aqueles que ia, então, o elemento que fazia de conta que era, mas na verdade não era...

Entrevista – Ferroviário branco:Ficha do Informante

Nome: _A. G. de A.____

Apelido: _Aleluia

Data de Nascimento: _01/12/1921

Localidade: Araraquara_____ Estado: SP_____

Profissão: _ferroviário aposentado_____

Estado Civil: _viúvo_____

Numero de Filhos: quatro_____

Cor: __branca

Religião: _católico_____

Observações:

Escolaridade quarta série primária.

Filho de imigrantes portugueses

Transcrição da Entrevista

P: Gostaria que o senhor me contasse sua história na Companhia Paulista, desde o momento em que entrou até se aposentar.

R: Eu entrei na Paulista em 1943, no dia primeiro de setembro. Eu desde menino saía da escola e ia para uma fábrica em Américo Brasiliense, eu fui criado em Américo Brasiliense. Nesta rua era defronte com a linha de trem, em 1927 eu tinha seis anos, eles modificaram, de máquina a vapor, passaram a máquina elétrica modificaram todo o ambiente. E eu saía na frente de casa e ficava assim olhando (isto me emociona – chora) Eles me olhavam e diziam, olha o mestre de linha vem vindo e eu ficava assistindo aquele trabalho todo, eu entrei na escola e na escola eu já gostava também. Eu comecei quando eu tinha dez anos a trabalhar em um fábrica e lá trabalhei até entrar na Paulista. Saía da escola, ia a casa e de lá já ia para a fábrica, até entrar na Paulista. E na Paulista, eu tenho só o primário, sabe como é né? Naquele tempo o povo não tinha muita leitura e

eu tinha o primário, eles diziam, olha aquele menino tem uma leitura, uma grafia, uma matemática. E o pessoal da Paulista acreditou e eu entrei em uma reconstrução. O pessoal da Paulista começou a gostar de mim, com seis meses eles me deram uma leitura lá, mandaram eu estudar para fazer uma prova comigo e me puseram como operador de linha, com seis meses de trabalho, já fui chefiado. Fiquei mais seis meses e me mandaram prestara um exame novamente, fui aprovado e me removeram para Pederneiras, lá fui trabalhar em uma construção. Trabalhar não, eu falo trabalhar, mas eu não trabalhava, só mandava. Então, lá eu me dei bem, fiquei seis meses lá, depois me mandaram outra vez para Américo, aí trabalhei mais dois anos em Américo, já comandando, e então me fizeram uma proposta para eu ir para Jaú, comandar uma seção, fiquei três anos. Eu lá já trabalhava como operador de linha, depois de três anos, eu foi pra São Carlos e de operador, eu fui como mestre de linha e fiquei sete anos. Depois precisaram de mim em Araraquara e não tinha casa, fiquei dez anos em Araraquara como mestre de linha. Dez anos estive aqui, nesta época já era FEPASA. Então me transferiram para Bebedouro, fui e fiquei três anos lá, em 1973. E me aposentei integral como supervisor de linha em 1970. Eu só dava ordem, só ia nas estações dando ordens, para fazer serviços. Tinha o supervisor, o mestre de linha e os operadores que faziam os serviços da linha. O operador tem o serviço pesador, eu comecei assim, como operador e foi indo em diante. Os trabalhadores pegavam no pesado.

Trabalhar na Paulista para mim foi uma maravilha. Eu só mandava, então era muito bom. Mas para subir de cargo na Paulista, era difícil achar um homem que executasse o serviço e que tivesse leitura, como eu tinha. Às vezes eles procuravam e nada. Naquela época era difícil. Hoje o que vale é o estudo, naquela época também e era difícil achar um como eu que tinha uma leitura boa e executasse o serviço. Tem que saber escrever, ler, saber executar tudo, medidas, principalmente matemática. Eu tinha uma matemática, até engenheiro às vezes ficava bobo. A gente tem que estudar e aprender. O pai da gente põe a gente na escola e gente vai ficar lá.

Agora, muita coisa ruim também aconteceu. Tem hora que dá tristeza, ainda eu morava em Américo, eu trabalhava em Pederneira, ficava na estalagem, eles me deram pensão os seis meses que eu trabalhei lá. Eu vinha em casa e ficava dois dias. Eu vi gente morrer, gente que foi atravessar a linha e o trem cortava no meio. Lá em São Carlos, vi um trem matar um moço bem na frente da minha casa. Uma vez chegando em Araraquara o trem

matou um bem na minha frente. Mesmo que o trem tente parar o maquinista não consegue, ele vai arrastando uns cem metros.

Eu gostava muita da Paulista, mas teve estas coisas. O salário meu era bom, era, o trabalhador ganhava seiscentos mil réis, naquela época era réis. E eu ganhava um e cem, era como operador, como mestre ganhava um e quinhentos e como supervisor eu ganhava um e oitocentos, era bom naquela época. Valia mais naquela época, pois as coisas eram diferentes.

Uma coisa que aconteceu comigo, foi em São Carlos, tinha um engenheiro que chamava Pedro Anne e ele foi apelidado de sombrinha, só porque era sobrinho do diretor presidente da Paulista e quando entrou FEPASA o promoveram, teve sorte, mas mandaram sabe pra onde? Para estação Júlio Prestes em São Paulo e ele me convidou para ir junto para dar uma orientação para ele no trecho que iria receber. E eu fui, chegamos lá, esperamos o trem, fizemos uma inspeção geral, em todo o trecho. Ele ficou feliz, eu dei as dicas para ele, o que era bom, então ele gostou e foi, Foi trabalhou nem oito meses, ele ia trabalhar na Júlio Prestes e morava perto, ia de carro, teve um acidente com ele, sacaram um revolver e mataram ele. Eu tenho isto guardado, pensar nisto me deixa triste, eu convivi com ele.

Muitas coisas aconteciam muitas até que a gente nem dava valor, eu caí do trem, o trem cortou minha gravata, não me aconteceu nada. O trem passou, foram trinta e três vagões em cima de mim, e não me aconteceu nada. Só sujou o paletó e cortou a gravata. Perdi muitos amigos em acidentes.

Hoje conhecidos do tempo que eu trabalhei têm poucos: Pérsio Damásio – manobrador, João Vieira. Os demais já morreram tudo. O Pérsio é de cor, o João é branco. Tinha bastante gente de cor, espanhol, italiano, português também, eles gostavam de trabalhar na ferrovia. Os de cor trabalhavam na manobra bastante, na baldeação também.

P: Por que o senhor acha que eles trabalhavam mais neste serviço?

R: Porque eles eram mais adaptados a estes serviços.

P: Adaptados como?

R: De pegar mercadoria, já outros não gostavam de carregar coisas, por isto tinha muita gente de cor.

Que nem português tinha muita na linha porque eles gostavam daquele serviço. Eles gostavam daquele, não

sabiam ler nem escrever, se sujeitavam aquilo. Chefe de estação era mais branco. Maquinista tinha muito preto, tinha branco, mas tinha preto também. Agora chefe de estação eu só conheci um preto, em toda minha vida.

P: Senhor acha que naquela época tinha preconceito?

R: Eu acho que um pouco tinha sim, mas também a maioria eu acho que era porque não tinha estudo. Para ser chefe de estação tinha que saber ler e boa leitura.

Em relação a amizade tinha alguma brincadeira de ofensa, um brincava, mas outro levava em brincadeira, é o costume né! Porque como é. A brincadeira de ofensa era de palavrões as vezes, mas comigo eu nunca deixei isto. Perto de mim não, eu como chefe suspendia. Eu lembro o que eles falavam, mas eu tenho vergonha, eles as vezes falava o negro a tôa, negro vagabundo, mas tinha palavrão de ofensa também.

Qualquer coisinha que uma pessoa fizesse, tinha um que tinha inveja de outro, chegava e dizia tudo para o supervisor. Em São Carlos mesmo tinha muita gente com inveja de mim. Porque eles não podiam comigo e eles não cavaram nada comigo só porque a diretoria tinha confiança em mim. Se alguém fosse dedar eu, eles já chamavam atenção deles.

P: E as greves?

R: As greves a gente fazia, eu passei por três greves. E o pior que quando tinha greve eu, ou ia par São Carlos ou Itirapina, lá eu que comandava aqueles que não entrevam a greve, mas eram poucos, só quem era chefe que não aderiu a greve, que nem eu, se eu aderisse a greve, eles iam falar um chefe se serviço de classe alta entrar contra a Paulista. Então, eu já não entrava, eu não queria que a diretoria, mas eu adotava, não dizia mal deles, mas também. Parava tudo, tudo, maquinista, trem de carga e de passageiro. O motivo era de salário, eles queriam aumento e a Paulista falava que não podia dar. Eles pegavam e entravam e greve, a sede geral do sindicato comandava, fazia a greve, parava tudo. Era pelo sindicato. Agora que nem eu, outro chefe de Estação, pegava com receio de parar e ficava trabalhando e também com magoa de não ajudar os outros. Às vezes parava uma semana, ou quinze dias. a ultima greve que eu vi, eu tava em serviço ainda durou 12 dias. Nós ganhávamos na maioria das vezes, fazia o acordo com a Paulista, pagavam os dias parados. Eram greves da época do Ary Normanton, era um homem normal, mas gostava de especular as coisas. Nós fazíamos só manifestação na estação. A polícia ia, porque o pessoal que tava em greve podia até matar. Fizeram um trem fantasma, um trem

que não havia entrado em greve, que ia de Jundiaí ater Rincão. E não tinha quem fosse dar entrada para o trem na entrada da estação, em Rincão, então fui eu mesmo. O sargento foi comigo, pegou um fuzil. Ele foi comigo, de lá do mato vinha um cara me malhar, o sargento pegou o fuzil, e pem (atirou), mas não nele, para o alto aquilo a bala foi pelo mato, ele correu. O camarada ficou com raiva de mim, o sargento falou que ele iria me agredir e ele atirou. O trem veio, chegou na estação e foi, foi sempre alguém dando entrada para o trem até chegar onde era o destino.

Era assim, quando terminava a greve era uma falação, um falava o presidente do sindicato mandava o boletim, o comunicado, não ofendia, mas os que não paravam recebiam também. Não ofendia porque sabia que não podia. Como parar uma estação com tudo aquilo que tinha ali.

P: Como os ferroviários eram tratados nas cidades?

R: Eles brincavam com a gente. Era uma das melhores empresas para trabalhar, a gente tinha tudo, prestígio. No comércio se chegasse em uma venda e falasse eu quero tal coisa, tal coisa, tal coisa, mas eu não tenho dinheiro. Eles diziam, não, mas pode levar, você é da Paulista, pode levar. O pessoal da Paulista tinha muito crédito. Isto foi durante bastante tempo, durante a Paulista. Mas depois que entrou a FEPASA começou a cair a coisa, começou a modificar. Ficou diferente. O pouco de tempo que a FEPASA ficou comandando, já não se tinha mais este crédito. Casar com ferroviário era bom negócio, se falasse que era ferroviário o pai já aceitava logo. O ferroviário nem que fosse um simples trabalhador, mas ele era da Paulista, falavam ele é da Companhia Paulista. ele é empregado da Companhia Paulista, ele tinha aquele prestígio, aquela coisa, isto diferenciava todos.

P: O senhor acha que isto os diferenciava?

R: Sim diferenciava, diferenciava. Mas a Paulista tinha mesmo, era uma coisa boa mesmo. Pois em Limeira tinha casas que vendiam por intermédio da companhia da Paulista. Não tinha como o trabalhador comparar uma coisa e não pagar. Ele podia comprar fiado. A cooperativa, por exemplo, descontava o salário.

Eu morei sempre nas vilas ferroviárias, cada um já tinha sua casa, aqueles que tinham direito a casa já tinham a sua, os que não tinham que pagar aluguel por fora. Era o pessoal da linha, pessoal da estação, de outras repartições não tinha direito a casa. Mas tinha algum que morava na casa, mas não que tinha direito, dava por

gratidão. Morava sem pagar aluguel, sem pagar nada. A gente tinha amizade, tinha contato, era tudo gente boa, um não implicava com o outro, ninguém brigava, nem ofendia, às vezes só coisa de criança. Eu quando vim para Araraquara não tinha casa aí mandaram fazer uma para minha família, eu morei dez anos lá. Tinha até alguns que queriam me tesourar e diziam que eu era querido pelos chefes, falavam: olha mandaram fazer uma casa para ele.

Eu sinto muita falta daquela época da Paulista, a gente tinha muito direito, eu tinha direito a dois passes para mim e minha família para viajar por mês, de primeira classe. Eu tinha os dois passes de primeira e os mais dez de segunda classe.

Tem muita coisa que dá saudade os trens bonitos que existiam, os passageiros, tudo bonito, antes era novos, hoje tudo acabado enferrujado. A Paulista era uma empresa diferenciada. O cuidado que se tinha. Não se podiam andara de qualquer jeito, era de terno e gravata, não podia ir sem paletó, gravata. Os uniformes eram limpos, passados, sempre tudo em ordem.

Aqui estão as fotografias das minhas namoradas. (ele mostra fotos de trens que tem guardado em sua casa). Você tem mais alguma coisa para me perguntar? Acho que acabou né?

Figura: Jornal do Sindicato de Operários dos Ferroviários de 1932, Fonte: DEOPS 2432 Vol.2.

Posta Boltem → **DERROTISTA E COMMUNISTA**

SYNDICATO FERROVIARIO 804

BOLETIM OFFICIAL DO SYNDICATO DE OPERARIOS FERROVIARIOS
 SE'DE SÃO CARLOS — Estado de São Paulo — BRASIL
 RUA BENTO CARLOS, 79 TELEPHONE, 447

DOC. N.º 1
 PREMIO 2432
 DATA 8.1932

ANNO I || MEZ DE AGOSTO DE 1932 || NUM. 5

São Carlos

134

*FORAGIDO

**SYNDICATO
 DE
 OPERARIOS FERROVIARIOS
 DELEGACÃO DE ARARAQUARA**

Arranjo photographico em que se veem os membros da Directoria do Sindicato de Operarios Ferroviarios de S. Carlos e de sua Delegação em Araraquara, que foi exposto no "Photo Studio" durante a exposição do centenário de Araraquara. Entre outros, que têm emvidado todos os esforços para o engrandecimento da classe operaria, destaca-se, no escudo, do alto para baixo, á esquerda, o Sr. Nuncio Soares Silva, dignissimo Presidente do Sindicato de Operarios Ferroviarios, incansavel batalhador da classe, que tão celosamente e com grande dedicacão vem desempenhando esse cargo. Ao seu lado, ve-se o Sr. Manoel Alves Ferreira, dignissimo Delegado Geral, que com todo o esforço e boa vontade vem desempenhando o cargo que lhe foi confiado. Mais abaixo, o Sr. Abilio Girão, dedicado 1.º Delegado da Delegação de Araraquara, que tem desenvolvido uma accção decisiva e aproveitavel a favor dos destinos da classe. Do alto para baixo, á direita, em terceiro lugar, o Snr. Dr. Luis Bento Palamone, que em vista dos trabalhos prestados a classe operaria, com toda dedicacão o desinteresse, foi-lhe confiado o alto cargo de Presidente de Honra do Sindicato. A seguir, figura do Sr. Dr. João Fina Sobrinho, consultor juridico do Sindicato, que muito tem se esforçado em pról do engrandecimento e da união da classe.

Figura: Carteira de Trabalho – Funcionário da Companhia Paulista – Estevam André Filho, ano de 1944. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista de E.F. de Jundiáí.



4

Nome do portador: *Estevam André Filho*

Altura *1,76* Cór *preta* Olhos *cast.*

Cabelo *ulônico* Barba *feita* Bigodes *rasp.*

Sinais particulares.....

filho de *Estevam André e Marcelina Maria*

nascido em *Limeira - Est. G. Paulo*

a *30* de *Abri* de 1 *920*

Estado civil *solteiro* Instrução *primaria*

Profissão *ferrov. (Trabalhador)*

Serviço Militar.....

Residência *Campinas*

Matrícula n.º..... do Sindicato.....

Documentos apresentados *cert. nasc. (pub. forma)*

Observações.....

Jundiáí de *19* de *Setembro* de 19 *44*

Rio de Janeiro, *19* de *Setembro* de 19 *44*

(Assinatura do funcionário)

Figura: Ficha de Fé de Ofício – Funcionário da Companhia Paulista – Alcides dos Santos 2º, ano de 1954. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista de E.F. de Jundiáí.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO
M. 200- Tip. C. P. 7-63-200 — 210 x 258

Nº. do registro da fé de ofício...06-239...

Nº. de ordem...4325

Carteira Profissional nº...634027 Série 42a.

Nome do empregado...Alcides dos Santos 2º

Filiação: { Pai...Antonio dos Santos
 Mãe...Dna. Paulina Rosa do Nascimento

Idade...32 anos. — Data do nascimento...1-1-921

Lugar do nascimento...Amparo-Estado de São Paulo

Nacionalidade...Brasileira

Residência...Rua Maria Monteiro Nº 922

Data de admissão ao serviço...1-10-943

Ocupação habitual...Trabalhador

Categoria...B

Salário...Cr.\$ 5,75 por hora Forma de pagamento...Mensal

NOMES DOS BENEFICIÁRIOS		DATA DO NASCIMENTO DOS BENEFICIÁRIOS
Maria Augusta Ramos dos Santos	Esposa	5 de Agosto de 1916
Clarice dos Santos	Filha	14 de Outubro de 944
José Carlos dos Santos	Filho	19 de Marco de 1945

Data...Jundiáí 28 de julho de 1954

Assinatura do empregado...*Alcides dos Santos 2º*

Data da despedida.....

Polegar da mão direita

280
213

Figura: Ficha de Fé de Ofício – Funcionário da Companhia Paulista – Ary Camargo, ano de 1929.



M-548 Typ. C. P. -935-6500 13813

Admissão 6-5-1928

Categoria *Ajud. manobra*

Estação *Itapirina. est.*

Ordenado *14500 honorarios*

Diploma nº. *60300*

Estado civil *solteiro*

Data do nascimento 2-8-1913

Nacionalidade Brasileira

Grau de instrução Regular

Cor Parda

Aposentadoria: 1-4-1940, por invalidez

Ary Camargo | 1.346

Figura: Número de trabalhadores da Companhia Paulista de 1922 a 1959. Fonte: Revista do Congresso Pan-Americano de Estradas de Ferro, editada pela Companhia Paulista em 12 de setembro de 1960, p. 21. O exemplar desta revista encontra-se na sede do Sindicato em Campinas.

FÔLHA DE PAGAMENTO, NÚMERO DE EMPREGADOS E SALÁRIO MÉDIO MENSAL A PARTIR DE 1922			
PAY-ROLL, NUMBER OF EMPLOYEES AND MONTHLY AVERAGE SALARY FROM 1922			
ANOS	TOTAL DAS FÔLHAS DE PAGAMENTO	NÚMERO DE EMPREGADOS	SALÁRIO MÉDIO MENSAL
YEAR	TOTAL PAY-ROLL IN Cr\$	Nº. OF EMPLOYEES	AVERAGE MONTHLY SALARY IN Cr\$
1922	18.530.347,39	6.886	224,00
1923	20.674.571,18	7.620	226,00
1924	26.501.062,21	8.063	273,80
1925	30.370.431,41	8.498	207,90
1926	34.562.348,50	9.516	302,60
1927	37.928.754,65	10.774	293,30
1928	42.890.970,00	10.709	333,70
1929	43.418.314,20	10.791	335,20
1930	36.514.393,50	9.556	318,40
1931	33.909.290,30	9.577	295,00
1932	32.466.160,30	9.438	280,60
1933	33.594.422,40	9.778	280,30
1934	37.547.209,50	10.813	289,30
1935	42.404.239,00	11.760	340,00
1936	45.443.754,50	12.562	301,40
1937	48.406.072,70	12.896	312,80
1938	55.416.469,00	13.221	349,30
1939	57.521.657,50	13.571	353,20
1940	60.020.801,30	14.723	339,70
1941	65.962.130,60	15.131	363,20
1942	70.026.729,50	15.088	386,70
1943	73.673.057,80	14.672	418,40
1944	100.724.887,90	15.646	536,40
1945	148.061.074,90	15.081	791,60
1946	184.257.372,40	16.017	1058,60
1947	215.981.344,50	17.192	1.046,90
1948	213.665.515,20	16.339	1.089,80
1949	262.442.130,80	16.257	1.294,00
1950	263.739.686,40	16.607	1.347,07
1951	302.359.902,70	16.045	1.575,40
1952	379.672.587,40	16.458	1.917,30
1953	478.557.356,40	16.456	2.424,00
1954	549.091.849,40	16.242	2.817,20
1955	648.896.783,00	16.711	3.283,30
1956	895.032.596,60	18.281	4.589,50
1957	1.141.711.589,30	15.445	6.160,00
1958	1.222.948.442,70	14.899	6.896,00
1959	1.628.568.889,00	14.840	9.306,20