

Moacyr Manfrim Júnior

CAIXAS DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS FERROVIÁRIOS: UM MODELO PREVIDENCIÁRIO EXCLUSIVO (1923-1933)

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Departamento de História do Instituto de Filosofia e
Ciências Humanas da Universidade Estadual da
Unicamp, sob a orientação do Prof. Claudio Henrique
de Moraes Batalha.

Este exemplar corresponde à redação final
da dissertação defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em 02 / 07 / 1998.

Banca:

Prof. Dr. Claudio Henrique de Moraes Batalha

Prof. Dr. Michael McDonald Hall

Profa. Dra. Angela Maria Carneiro Araújo

Prof. Dr. Paulo Celso Miceli (suplente)

Campinas - SP
Julho de 1998

M313c

34794/BC

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL

UNIDADE	BC
N.º CHAMADA	
Il/Unica	
M 313 c	
V	
34794	
395/98	
R\$ 11,00	
12/08/98	
N.º CPD	

CM-00115228-7

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

Manfrim Júnior, Moacyr
M 313 c **Caixas de aposentadoria e pensões dos ferroviários: um modelo previdenciário exclusivo (1923-1933) / Moacyr Manfrim Júnior . - - Campinas, SP : [s.n.], 1998.**

Orientador: Cláudio Henrique de Moraes Batalha.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Legislação social. 2. Direito do trabalho. 3. Previdência social. 4. Sindicalismo. 5. Movimento operário. 6. Ferroviários. 7. Intervenção estatal. I. Batalha, Cláudio Henrique de Moraes. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

ÍNDICE

DEDICATÓRIA.....	p. 3
AGRADECIMENTOS.....	p. 4
LISTA DE SIGLAS E ABREVIações.....	p. 5
INTRODUÇÃO.....	p. 6
 PARTE 1: ASCENSÃO DOS DIREITOS SOCIAIS	
CAPÍTULO I - AS FERROVIAS E OS FERROVIÁRIOS: QUANDO OS FERROVIÁRIOS RESISTEM AO PODER PATRONAL?	
1.1 - O MEDO, A DISCIPLINA E A ASSISTÊNCIA.....	p. 12
1.2 - SOMA DE RECURSOS PÚBLICOS E PRIVADOS.....	p. 18
1.3 - CAPITAL EXTERNO: FARQUHAR EM SÃO PAULO.....	p. 21
1.4 - INTRIGAS: ACIONISTAS E A ADMINISTRAÇÃO DA MOGIANA.....	p. 24
1.5 - A IMPORTÂNCIA DO CAFÉ.....	p. 28
1.6 - A QUESTÃO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.....	p. 31
1.7 - ORIGEM DAS ENTIDADES ASSISTENCIAIS.....	p. 33
1.8 - O DIFÍCIL EQUILÍBRIO NA RELAÇÃO ASSISTÊNCIA/SALÁRIO.....	p. 37
1.9 - REAÇÃO OPERÁRIA.....	p. 43
1.10 - INSATISFAÇÕES E PROTESTOS.....	p. 47
1.11 - MECANISMOS VOLTADOS AO “CONTROLE”.....	p. 54
1.12 - OS ACIDENTES.....	p. 60
1.13 - BREVE É A VIDA.....	p. 63
1.14 - FUNCIONAMENTO DAS ASSOCIAÇÕES BENEFICENTES.....	p. 70
1.15 - RAZÕES ÓBVIAS PARA A CRIAÇÃO DAS CAPs.....	p. 73
1.16 - OS CRÍTICOS: CONCEPÇÕES SOBRE ASSISTÊNCIA.....	p. 78
 CAPÍTULO II- ANOS 20: PERÍODO DE CONQUISTAS	
2.1 - DESVENDA-SE O ESTADO INTERVENTOR.....	p. 87
2.2 - LENTIDÃO DA REFORMA DA LEGISLAÇÃO SOCIAL.....	p. 89
2.3 - AS PERSPECTIVAS COM RELAÇÃO AO SISTEMA DAS CAPs.....	p. 92
2.4 - SURGE O CFB.....	p. 93
2.5 - O <i>BUREAU</i>	p. 95
2.6 - JUNTANDO RECORTES.....	p. 101
2.7 - CORRENTES SINDICAIS E A QUESTÃO OPERÁRIA.....	p. 108
2.8 - POSTURA DO CFB.....	p. 113
2.9 - OS CONFLITOS NOS ANOS 20.....	p. 114
2.10 - A MISSÃO DOS REPRESENTANTES DO CFB.....	p. 120
2.11 - APESAR DAS FALHAS DO CNT AS CAPs FUNCIONAM.....	p. 124
2.12 - AUMENTA O PODER DE INTERFERÊNCIA DO CNT.....	p. 135
2.13 - CONTEXTO SINDICAL.....	p. 150
2.14 - EXPERIÊNCIAS DIFERENCIADAS.....	p. 159
2.15 - 1931: EMERGEM OUTROS PRECEITOS PARA O SISTEMA DAS CAPs...	p. 165
2.16 - ELOY CHAVES: A LEI E A PESSOA.....	p. 168

PARTE 2: AS PERDAS

CAPÍTULO III - À SOMBRA DOS DIREITOS

3.1 - COMO FORMULAR O PACTO?..... p. 173

3.2 - A QUESTÃO SINDICAL..... p. 188

3.3 - O RECONHECIMENTO OFICIAL DO CFB..... p. 210

3.4 - AS FRENTES..... p. 219

3.5 - A INTERVENÇÃO DOS ADVOGADOS DA QUESTÃO SOCIAL..... p. 251

3.6 - OS FERROVIÁRIOS ENTRAM NA LINHA..... p. 271

3.7 - A EMPRESA, A LOCALIDADE, O SINDICATO..... p. 272

3.8 - CONSIDERAÇÕES FINAIS..... p. 274

FONTES..... p. 278

ANEXOS..... p. 286

À minha Mãe e à Lalá
(*in memoriam*)
ao meu Pai e aos meus irmãos
à Rita e ao Guilhermino

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente à Rita pelo carinho e apoio demonstrados para comigo no decorrer dos últimos anos, o que me valeu de suporte emocional para efetivar o presente texto. Ao incentivo dado pelo meu ex-professor do curso de graduação de História, Jaciro Campante Patrício: sempre amparando minhas inclinações à pesquisa; ao Fernando Teixeira: que chamou minha atenção à qualidade do estudo das Caixas de Aposentadorias e Pensões; à pesquisadora Dulce Maria Pompêo de Camargo: no que toca às particularidades do estudo dos ferroviários; ao Tom Dwyer: por discutir situações de imprevistos envolvendo os operários nas relações de trabalho; ao Michael Hall: por avaliar e propor soluções elucidativas e instigantes; ao Paulo Micelli: que advertiu-me quanto ao modo como a disciplina fabril enquadra-se na abordagem proposta; ao Cláudio Batalha: pela precisão e esmero demonstrados com relação à elaboração desse ensaio.

Também devo lembrar a prontidão dos serviços prestados pelos funcionários de algumas das instituições visitadas: do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana (STEFZM), onde encontrei a preciosa atenção de Odair Valente, coordenador político dessa agremiação classista: imprescindível para o acesso às fontes primárias que mereceram a maior atenção no decorrer da pesquisa encaminhada; do Acervo do Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS): ligado ao Arquivo Estadual de São Paulo; do Departamento de Biblioteca da Fepasa (ferrovias paulistas): localizado em Jundiaí; e das três seguintes organizações culturais pertencentes à UNICAMP: o Centro de Memória, a Biblioteca do IFCH e o Arquivo Edgard Leuenroth.

Mas nada disso seria possível sem as duas bolsas de pesquisa concedidas, entre 1994 e 1996, pelo CNPQ e pelo FAEP.

E, enfim, devido à recepção dessas pessoas e instituições encontrei documentos e estudos interessantes, material esse que me permitiu estabelecer um singular confronto de informações sobre a história do sindicalismo operário no Brasil.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS:

- Associação dos Ferroviários de São Paulo (AFSP)
- *Bureau* Internacional do Trabalho (BIT)
- Caixa dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos (CAPFESP)
- Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAPs)
- Centro Beneficente dos Ferroviários do Brasil (CBF do B)
- Centro Ferroviário Brasileiro (CFB)
- Comissão Executiva da Federação Sindical Regional de São Paulo (CEFSRSP)
- Confederação Brasileira do Trabalho (CBT)
- Confederação Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB)
- Confederação Operária Brasileira (COB)
- Confederação Sindicalista Cooperativista Brasileira (CSCB)
- Conselho Nacional do Trabalho (CNT)
- Departamento da Ordem Política e Social (DEOPS)
- Departamento Estadual do Trabalho (DET)
- Departamento Nacional do Trabalho (DNT)
- Federação Operária de São Paulo (FOSP)
- Federação Sindical Regional de São Paulo (FSRSP)
- Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos (IAPFESP)
- Instituto Nacional de Previdência Social (INPS)
- Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs)
- Ministério do Trabalho (MT)
- Partido Comunista do Brasil (PCB)
- Sindicato dos Ferroviários da Companhia Mogiana (SFCM)
- Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway (SFSPR)
- Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo (SFESP)
- Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Mogiana (STEFZM)
- União dos Ferroviários Aposentados da Mogiana (UFAM)

INTRODUÇÃO

Para alguns, a maior contribuição da social-democracia européia, neste século, foi a criação do “Estado do Bem-estar”¹: fenômeno específico da Europa do Norte e Ocidental que vem sendo duramente criticado no momento presente - como ocorre acerca de outros sistemas de direitos sociais formados em outras regiões do globo.

No tocante ao presente estudo, que adentra num conjunto amplo de direitos trabalhistas, mais especificamente no que diz respeito à proteção legal voltada à classe operária, cabe ressaltar que a previdência pública tem sido apontada como a responsável pelo excesso de burocratização, pelo inchaço do Estado e, enfim, por uma série de problemas relacionados até mesmo à quantidade de empregos oferecidos no mercado de trabalho, em baixa nos últimos anos. Podemos citar o caso do malogro do “Estado do Bem-estar” para ilustrar as mesmas críticas voltadas ao funcionamento dos mais diversos sistemas públicos de previdência social, percebidos inclusive em regiões onde o referido modelo não chegou a existir². Para os liberais-conservadores e uma boa parte dos social-democratas, trata-se de um fator determinante para a crise e desaceleração da economia mundial. Porém, cabe perguntar, o que essa situação tem a ver com o movimento operário? - tomado como ponto de referência no decorrer desta dissertação voltada, em especial, ao estudo de alguns grupos de ferroviários no Brasil do início do século XX.

Aparentemente como naquela época, não é estranha a realização de greves, apesar da onda de desemprego que persiste por mais de uma década e que vem desautorizando e dificultando as pressões sobre o empresariado. Contudo, se de um lado prevalece a tendência de perdas dos direitos trabalhistas, devemos admitir que de outro tornam-se evidentes os protestos dos trabalhadores ameaçados de perder garantias com o fim dos sistemas de amparo social formados. É o que sugere o procedimento do funcionalismo público francês, no final de 1995, quando somente os ferroviários foram responsáveis

¹O significado do termo, na presente dissertação, encontra-se associado à idéia de um aparelho institucional voltado ao oferecimento de garantias apenas a determinados setores operários. Esta definição pode ser encontrada, de forma exemplar, na obra de Douglas E. Ashford: *The Emergence of the Welfare States*, New York, Basil Blackwell Ltd., 1988.

²O contexto brasileiro, por exemplo, distingue-se muito do caso europeu, ou seja, aqui não chegou a efetivar-se o oferecimento de garantias do tipo: auxílio desemprego, auxílio alimentação, aposentadoria com valores iguais aos recebidos na ativa, etc.

pela paralisação de parte vital dos serviços de transportes, de pessoas e mercadorias, o que acarretou um enorme prejuízo ao comércio.

Em certos países (Estados Unidos, Alemanha, Inglaterra, etc.), a relação da legislação social com os movimentos operários é reafirmada pelos próprios meios de comunicação. O fato se dá também no Brasil, onde a mídia, ultimamente, tem evocado a atenção da sociedade para o processo de reforma da previdência pública, apesar das diferenças apontadas oportunamente por alguns jornalistas que confrontam a assistência destinada aos segurados daqui à fixada em outros países: “A diferença é que a Europa Ocidental, com poucas exceções, conseguiu construir um Estado de Bem Estar Social”³. Esse tipo de exame indica uma clara insuficiência dos recursos materiais destinados para atender a demanda. Mas não se trata de um problema recente e, com certeza, também não é o único encarado pelos operários, personagens principais da história a ser contada.

Emerge, nessa exposição, a imagem de um quadro em que se mesclam pressões sociais e políticas, manifestadas perante contextos diversos, marcados por disputas promovidas por alguns grupos de trabalhadores em busca de direitos. Veremos, mais particularmente, como a trajetória dos movimentos reivindicatórios promovidos por ferroviários paulistas, que participaram ativamente de contendas que pressagiaram a elaboração de projetos assumidos pelo poder público na primeira metade dos anos 20, ocasionou a montagem das Caixas de Aposentadorias e Pensões (CAPs).

Parte daquelas lutas foram descritas em cartas-ofício escritas entre 1927 e 1933, por determinados sindicalistas ligados à categoria; mas também são observadas na leitura de outros documentos: depoimentos de delegados policiais, autoridades públicas, empresários, juristas e, enfim, relatos deixados pelos próprios ferroviários: agentes históricos privilegiados no contexto histórico enfocado.

Imaginei, de início, os autores das referidas cartas como aliados do governo no plano político. Pensei que se limitassem a representar o papel de fiadores das premissas oficiais. Outras impressões simplistas também me passaram pela cabeça, ao menos nos primeiros contatos com aquelas fontes primárias. Muitas certezas, todavia, têm sucumbido no decorrer dos estudos realizados.

³Clóvis Rossi, “Mesmo tema, outra dimensão”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16/2/1997, (parte 1), p. 2.

A intriga principal encontra os dirigentes do Centro Ferroviário Brasileiro - associação sindical fundada na cidade de Campinas, em 1927 - no centro do debate, ou seja, em face da percepção do processo que levou à formação e reforma do sistema previdenciário no país. Os dirigentes dessa associação deram força às autoridades governamentais, mais precisamente às incumbidas de empreender determinadas linhas mestras de um projeto voltado ao tratamento da questão trabalhista.

O exame dos discursos das lideranças do CFB apontam para a imagem de “progresso da classe dos ferroviários” [meta declarada pelos dirigentes dessa entidade] e para a emergência de uma maior “harmonia social” [*idem*]. Esses sindicalistas contribuíram, com a repetição desses chavões, para o estabelecimento de acordos com os representantes do poder público.

Convém de antemão notar que o Estado não será tratado como o único foco de poder e, embora especule como ele contribuiu para a “aceitação generalizada da ordem social do capitalismo”⁴, sua ação deve se remeter à análise dos sujeitos que o compõe.

No tocante à organização voltada ao amparo operário, trataremos nos dois primeiros capítulos deste estudo de como a participação estatal inicia-se em 1923, ano marco no processo de substituição, gradual e restrita, das entidades assistenciais privadas, controladas (ou não) pelos dirigentes das ferrovias pelas CAPs. Após a exposição pormenorizada de vários conflitos trabalhistas e aspectos envolvendo a formação das estradas de ferro (veja-se no Capítulo 1), passarei a tratar (no capítulo seguinte) das causas e efeitos diretamente concernentes às CAPs. Irei mostrar (nessa parte da dissertação), todavia, outras formas organizativas desenvolvidas no meio operário até o surgimento daquele modelo.

O leitor irá reparar, de passagem, que enquanto nas associações controladas pelos empregados em certas ferrovias prevaleceu o caráter de auxílio-mútuo, nas entidades controladas pelos empresários (chamadas de associações beneficentes) encontramos um forte direcionamento do poder patronal, através da imposição de normas e da filiação compulsória. Ambos os empreendimentos traziam resquícios de outras partes do mundo industrializado da época, mais precisamente da Inglaterra. As primeiras associações

⁴Cf. Carlos H. Waisman: *Modernization and The Working Class. The Politics of Legitimacy*. Austin, University of Texas Press, 1982, p. 14.

assistenciais surgidas ali filiavam os contratados numa mesma empresa (sistema de *pension funds*). As entidades controladas pelos empregadores representavam uma contradição ante um aspecto básico de determinadas iniciativas dos trabalhadores: vinham negar o caráter liberal do esforço voluntário e da poupança voluntária. Distinguiam-se das associações criadas e controladas pelos próprios segurados, sobretudo porque negavam o pressuposto de que cada membro deveria cuidar não só da sua como da segurança de seus companheiros em caso de urgência, por intermédio da poupança para a velhice e, mesmo, em caso de perda do emprego⁵.

As associações beneficentes surgiram no Brasil do século passado, e podemos dizer que visavam bloquear o aumento da autonomia operária. Por isso a ação dos dirigentes da Companhia Paulista, da Companhia Mogiana e da Companhia São Paulo Railway - como fizeram outros empresários -, investindo na formação de entidades voltadas para o amparo social de seus empregados. As caixas preventivas mantidas pelos ferroviários eram vistas com desconfiança pelos administradores daquelas empresas. Estes temiam o fim dado aos recursos obtidos pelos operários. Imaginavam que esse expediente sustentaria os enfrentamentos reivindicatórios, além de desenvolver um preocupante senso de autonomia organizativa.

A referida forma de intervenção patronal gerou controvérsias logo após ser implantada. Protestos ocorreram em 1906, quando os empregados da Paulista reagiram diante dos abusos cometidos em nome da direção da empresa. Antônio Prado, Presidente da companhia naquela época, ao rebater as acusações movidas pelos manifestantes declarou que a entidade beneficente ali existente resultara da união de esforços, a fim de promover o desenvolvimento da “pessoa humana”. Mas não é exatamente essa a imagem que os trabalhadores envolvidos demonstravam nutrir, como revelaram na greve deflagrada no mesmo ano, contra a continuidade dos princípios administrativos que vinham, então, orientando o funcionamento daquela associação.

No encadeamento de situações e idéias expostas, particularmente nos capítulos 2 e 3, o leitor perceberá algumas das conseqüências das lutas empreendidas pelos ferroviários antes da promulgação das CAPs. Trata-se de efeitos de várias disputas por direitos

⁵Vicente de Paula Faleiros. *A Política Social do Estado Capitalista: As Funções da Previdência e da Assistência Sociais*. São Paulo, Cortez Editora, 1980, p. 83.

sociais, aceitos e promulgados pelas autoridades políticas e por empresários comprometidos em dar respostas às questões levantadas pelo movimento operário, mediante a emergência de promover alterações nos mecanismos de sustentação da ordem vigente, sobretudo no que diz respeito à disciplina fabril.

Temerosos de uma expansão dos conflitos operários, alguns dirigentes de ferrovias propuseram - com sucesso - a montagem das CAPs aos ferroviários.

Poderemos acompanhar, de um lado, como os litígios promoviam a versão da cooptação via concessão de garantias sociais, e de outro estimulavam a saída clássica do uso da repressão. Isso se deu através da vigilância e da violenta repressão policial à ação dos manifestantes, levada a cabo pelas autoridades, antes e depois da intervenção governamental no processo de montagem de instituições assistenciais. Essa interferência objetivava dar solução às mais diferentes pendências surgidas na relação capital-trabalho.

As lideranças dos ferroviários exaltaram a legislação social, ao mesmo tempo que propuseram, entre 1930 a 1931, resistir à diminuição das garantias conquistadas anteriormente. Essa situação gerou dois tipos de comportamentos: um ativo, ou seja, o enfrentamento reivindicatório direto, e o outro passivo, percebido na própria falta de reação às perdas. Esse último aspecto, mais especificamente, será aprofundado na discussão proposta nos capítulos 2 e 3.

A postura política assumida pelos protagonistas de *negociatas* [grifo meu], firmadas com as autoridades governamentais, representa um dos elementos que se interligam e permitem a abertura dos canais de observação do cenário de disputas analisado. Se vistos isoladamente, esses elementos esconderiam a forma como se deu a inclusão da classe operária via cooptação: tema que induz à percepção dos primeiros passos da montagem da legislação social brasileira. Tentarei ilustrar, ao analisar a relação travada entre esses elementos, a formação de um sindicalismo emergente que encontrou expressão nos interesses operários, e que é marcado por vários aspectos de legitimidade. Sua força revela um modo de representação específico, um atributo indispensável à elaboração do conjunto de alianças políticas multiclassistas inspiradas e firmadas em face dos interesses que moveram as ações de certos grupos de trabalhadores, empresários e juristas que estavam a serviço do governo central.

PARTE 1
ASCENSÃO DOS DIREITOS SOCIAIS

CAPÍTULO I: AS FERROVIAS E OS FERROVIÁRIOS: QUANDO OS FERROVIÁRIOS RESISTEM AO PODER PATRONAL?

“O pessoal da Paulista há longo tempo sofria os insultos, as arbitrariedades, a prepotência vil de um régulo, perverso e covarde - o Dr. Monlevade - e de alguns miseráveis asseclas seus. Este homem nefasto, tão caro ao presidente da Companhia, não perdia ocasião de patentear o seu ódio e o seu desprezo para com os trabalhadores, lesando-os nos seus interesses e magoando-os na sua dignidade. Tornou obrigatória a Sociedade Beneficente da Companhia que passou a ser gerida por ele e por seus acólitos; extorquia mensalmente três mil réis aos trabalhadores para só beneficiar alguns amigos seus, os quais comiam à farta à custa do suor dos salários dos míseros empregados.”

(*Comércio de São Paulo*. São Paulo, 26/5/1906, p. 2)

“Longe, longe um monstro ingente.
Vomita fogo e vapor;
remorde o feio impaciente,
mal contém cego furor!
Liberto... nas rodas gira,
Convulso aos trilhos se atira!”

(Trecho da poesia feita por Luiz Matheus Maylasky, declamada durante a festa inaugural da Sorocabana, no dia 10 de Julho de 1875. Maylasky fez com que boa parte dos empresários e fazendeiros da região noroeste paulista desse apoio àquele empreendimento. Cf. GASPARD, Antonio Francisco. *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana: 1870-1875*. São Paulo, Estabelecimento Gráfico Eggenio Cupolo, 1928, pp. 187-189)

1.1 - DAS DIFICULDADES ÀS PRIMEIRAS ASSOCIAÇÕES

Entre o século passado e o início deste as idéias de modernidade e disciplina caminhavam juntas, sendo refletidas em diversos planos sociais relacionados à grande empresa capitalista. A ferrovia muitas vezes trouxe, de um dia para o outro, enormes mudanças ao modo de vida das pessoas, notadamente às envolvidas no seu funcionamento.

Desde as primeiras décadas do século passado que o empreendimento ferroviário impulsionava uma nova forma de ser. Isto começou na Inglaterra, e mais tarde alastrou-se por outras regiões da Europa, onde “os trajes dos camponeses foram substituídos pelo uniforme da companhia, a pá de cavoucar pela pá de foguista, o fogo improvisado por uma lanterna de sinaleiro. Ao invés do trabalho estar baseado na disposição da sucessão

das estações e nas significativas diferenças entre amanhecer e entardecer, na ferrovia ele continuava no inverno e verão, noite e dia.”¹

A rigidez na aplicação da disciplina fabril já era uma realidade no início do século passado, e representou um elemento que caracterizou o funcionamento das primeiras estradas de ferro. Três pontos passaram ser de fundamental importância à vida dos trabalhadores contratados pelas grandes empresas surgidas: obediência, escolaridade e pontualidade. Tais situações eram regras valorizadas e exigidas até mesmo, e em especial, pelo gerenciamento visto nas estradas de ferro. Muitas vezes os ferroviários de determinadas regiões européias vinham do exército, e usavam afixados nas suas vestimentas enormes números de controle. Suas relações eram medidas da uniformização à obediência, no respeito à hierarquia empresarial.

Neste particular, cabe lembrar que havia uma nítida diferença entre os que serviam no exército e os contratados nas ferrovias. O exército inglês do século XIX recrutava em função da pobreza: o homem que alistava-se pedindo para não levar sua vida nas minas. Bem diferentemente da maior parte dos que iam parar no exército, não eram raros os ferroviários letrados, respeitados e que vinham de famílias distintas. Também estes tiveram de sujeitar-se a um conjunto complexo de normas, exigidas desde sua contratação pelas estradas, oportunidade na qual já eram ameaçados de demissão caso se envolvessem em certas situações. Não via-se nas ferrovias, por outro lado, a mesma brutalidade e humilhação imposta no exército².

Uma estrada de ferro é um “pequeno Estado”, escreveu Michael Reynolds - observador da primeira metade do século XIX: “sem punições, haveria com certeza a perda de poder, e de salutar influência”³. Mas a caracterização de “baderneiros”, também atribuída aos ferroviários por Reynolds, é contraditória se considerarmos o excesso de normas que tinham de se sujeitar para manter seu emprego. Prevalecia a idéia de rigidez da disciplina fabril imposta pelas ferrovias que, também, chamou a atenção de outros observadores, mais atentos ao autoritarismo que se materializava em relações formadas no interior do processo de trabalho.

¹Frank McKenna. “The Great Strike! - Victorian Railway Workers”, in *History Workshop*, Issue I, Spring, 1976, pp. 26-27.

²*Idem*, p. 27.

³*Idem*.

Desde o advento das estradas de ferro no Brasil, como revela a leitura do *Artigo 170, §140*, do *Estatuto da Companhia Paulista*, concentrou-se um enorme poder nas mãos dos empresários, de regular o mercado de trabalho, na relação de compra da força e da habilidade dos trabalhadores; ou seja, a diretoria daquela empresa garantia para si o privilégio de “nomear e demitir livremente seus empregados; diminuir o número destes, quando convier; marcar-lhes categoria e vencimentos.”⁴

Os salários variavam significativamente de acordo com a especialidade e o tipo de atividade exercida pelos contratados numa mesma ferrovia. Aparentemente, todavia, esse aspecto foi negligenciado por alguns trabalhadores. Veja-se o seguinte depoimento:

“Nas oficinas eram 8 horas de trabalho por dia e no escritório eram seis horas. Não havia diferenças entre os salários. O pessoal do escritório ganhava um pouco melhor; mas tinha que andar de terno e gravata.”⁵

Mas era clara, mesmo antes do início do século XX, a consciência quanto às consequências dos movimentos reivindicatórios para a economia como um todo. Essa percepção gerava um interesse significativo por parte das autoridades políticas, acerca da criação de meios para impedir paralisações no funcionamento das estradas de ferro. Apesar dessa disposição, os ferroviários contavam com algumas vantagens no propósito de empreender seus movimentos reivindicatórios. É o caso, sobretudo, da dificuldade de fiscalização policial para impedir sabotagens nas linhas férreas, ineficiente em momentos de conflito.

Esse trunfo fora insistentemente lembrado por um dirigente sindical francês no início deste século. Eugène Guérard falou a um grupo de representantes da categoria que a volumosa estrutura física do empreendimento tornava inviável às autoridades vigiar as estradas. Era permitido aos ferroviários, em momentos de conflito, empreender atos de protesto desafiando empresários e o governo. Guérard lembrava o fato aos participantes de um Congresso Operário ocorrido antes da grande greve de 1910 na França, que

⁴Cf. *Estatutos e Relatórios da Companhia Paulista: 1868, Contrato com o Governo Provincial e Concessões do Governo Geral*, 1868, pp. 6-7 - texto reproduzido por Liliana R. Petrilli Segnini. *Ferrovias e Ferroviários: Uma Contribuição para a Análise do Poder Disciplinar na Empresa*. São Paulo, Autores Associados/Cortêz, 1982, p. 35; e Dulce Maria Pompêo de Camargo. *Trabalhadores Ferroviários em Greve*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1986, p. 59.

envolveu os ferroviários de todo o país. Reivindicavam particularmente a manutenção de alguns direitos que eram oferecidos desde o final do século passado.

Independente da qualificação e da ocupação exercida junto às estradas de ferro, a forma de vínculo associativo estabelecido entre aqueles trabalhadores chama mais a atenção no processo reivindicatório do final do século XIX. A *Sûreté générale*, organização de auxílios mútuos cujos dirigentes se propunham a representar a categoria no plano nacional, inscrevia no seu quadro ferroviários independentemente da profissão exercida por cada um junto às empresas onde estavam contratados. Essa associação arregimentou um grande número de filiados, e exercia uma enorme pressão sobre várias autoridades políticas, além de demonstrar que a ação direta como modo de protesto não era totalmente descabida, embora pudesse ser evitada. A *Sûreté générale* trazia, em nome dos empregados nas ferrovias francesas, reclamações sobre a continuidade de algumas vantagens obtidas. Vejamos no trecho abaixo como os dirigentes dessa agremiação referiram-se à questão do assistencialismo:

“(...) a regularidade do salário e a certeza de aposentadoria distinguia de qualquer forma estes trabalhadores dos seus camaradas do mundo operário não qualificado e que os fez hesitar diante da adoção de uma linha de conduta capaz de lhes propiciar perdas de vantagens.”⁶

Devemos considerar que o aparente ceticismo, expresso neste texto, não implicava em desconsideração alguma às práticas de enfrentamento que também eram defendidas simultaneamente e de forma mais explícita pelas lideranças revolucionárias. Anarquistas e representantes de outras correntes sindicais enfatizaram várias questões, consideradas cruciais para protestar contra os abusos vistos na relação capital-trabalho. Destacava-se a queixa dos baixos salários recebidos, por exemplo.

Às reivindicações dos ferroviários se associavam diversos fatores, como as diferenças que envolviam os contratados em uma mesma estrada de ferro. Eram muitas as normas disciplinares nas ferrovias, e o cumprimento destas era fiscalizado por capatazes

⁵Entrevista com Nelson Alfredo Cohn, ex-funcionário do Escritório na Repartição de Mecânica da Companhia Mogiana, realizada na sede da UFAM, Campinas, 22/7/1991.

⁶*Les Associations professionnelles ouvrières. Office du Travail*: vol. 4. Paris, Imp. nat., 1904, p. 531. Apud. Elie Fruit. *Les Syndicats dans les Chemins de Fer en France (1890 - 1910)*. Paris, Les Éditions Ouvrières, 1976, p. 201.

ou feitores. Isso ocorria nas oficinas e em outras repartições do negócio. As empresas mantinham alguns agentes em cada estação, para observar, fiscalizar e controlar o cumprimento das determinações estabelecidas com os empregados desde a sua contratação. Esse papel de vigilância do trabalho operário era exercido em cada um dos pontos de parada dos trens, pelos chefes de estação. Os indivíduos com poder de chefia reafirmavam, aos outros, a necessidade de respeitar-se a hierarquia trazida pelos laços empregatícios. Garantiam, assim, o cumprimento das normas fabris que tinha, como objetivo, subordinar e extrair maior produtividade dos serviços da mão-de-obra contratada.

Vários estudiosos que dedicaram suas pesquisas à Revolução Industrial e às suas conseqüências, tendo em vista a transformação no modo de vida dos trabalhadores, perceberam diferentes formas de se interpretar a postura dos assalariados. Por vezes, através das suas diferenças individuais no tocante à relação com um conjunto de valores introduzidos pelo sistema fabril.

Desde o século XIX que um conjunto de distinções dificultava a união da classe; trata-se de aspectos incorporados de modo progressivo, e que em suma espelhavam-se numa cultura de franca valorização do individualismo em prejuízo do sentido coletivo das lutas por melhorias das condições de trabalho. O *status* social, a qualificação, a função ocupada pelos trabalhadores perante a hierarquia empresarial e outras relações consideradas, foram incentivados pelos dirigentes de vários empreendimentos, e de fato tiveram um efeito retardatário no processo de coesão aos movimentos reivindicatórios.

Essas e outras particularidades dividiam os ferroviários, em vários países, proporcionando para alguns grupos uma maior respeitabilidade em face do restante da classe operária. Isso torna possível falar, até mesmo, da existência de uma “aristocracia do trabalho”, como se verifica na leitura de determinados estudos de historiadores que se debruçaram sobre o assunto. Apesar de não me propor a aprofundar o significado desse conceito, não há como ignorar os privilégios buscados isoladamente por alguns segmentos operários, mesmo que em prejuízo do restante da classe⁷.

⁷Cf. Eric J. Hobsbawm: *Mundos do Trabalho*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987, pp. 299-337; *Os Trabalhadores*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981, pp. 277-345.

Contudo, os elementos trazidos como influência do gerenciamento empresarial não impediram a ocorrência dos conflitos. Por vezes a obediência era atropelada em virtude dos excessos, ou seja, abusos do poder patronal nas relações de trabalho. Nas últimas décadas do século passado, em alguns países, os ferroviários davam sinais constantes de incompatibilidade com a rigidez que lhes era exigida nas relações produtivas. Colocaram, desde então, em xeque o exagerado poder de arbítrio patronal, que impunha regras norteadoras do comportamento operário diante do processo de trabalho.

Na Inglaterra da primeira metade do século XIX, junto com as estradas de ferro, surgiu uma forma de organização que atraía o interesse, em especial, dos empregados daquele setor produtivo. Tratava-se do sistema dos *pensions funds*, ou seja, de associações formadas distintamente entre algumas empresas, assim como ocorreu com o sistema que surgiu no Brasil, com o advento das CAPs. Veremos, mais tarde, como este traço foi reafirmado pela legislação previdenciária brasileira que prevaleceu entre 1923 e 1933.

Para ilustrar as peculiaridades ligadas a essa forma de organização proponho observar o caso da *Friendly Society*, associação formada por ferroviários ingleses na segunda metade do século passado. Oferecia amparo aos desempregados, ainda que temporariamente, assim como serviços jurídicos de natureza diversa. A entidade visava, sobretudo, socorrer velhos e inválidos. Mas havia um critério a ser seguido: os benefícios seriam oferecidos somente aos considerados incapazes de sobreviver⁸.

As *instituições por empresa* [grifo meu] consistiam numa parte significativa da organização operária. E isto, cabe-se dizer, acarretava preocupação dos homens de negócio, que acreditavam ser perigoso aos seus interesses os trabalhadores reunirem-se livremente, pois o espaço de autonomia poderia estimular uma maior união e solidariedade daqueles nos movimentos reivindicatórios. E assim, como forma de precaver-se contra os conflitos trabalhistas, empresários ligados a setores essenciais da economia, como no caso das estradas de ferro, passaram a averiguar um forte interesse em interagir no processo de montagem das associações assistenciais.

⁸Frank McKenna, op. cit., p. 56.

À medida que os dirigentes das estradas de ferro visavam manter a ordem disciplinar, e a produtividade no setor de transportes, o assistencialismo seguia como um tema de destaque no jogo de relações voltadas aos interesses das classes dominantes. O objetivo dos empresários, com relação à montagem de entidades beneficentes, foi o de melhor aproveitar os recursos humanos empregados no empreendimento. Os ferroviários relacionavam-se, como veremos, aos moldes mais avançados para a época, de noções técnicas e empresariais.

1.2 - SOMA DE RECURSOS PÚBLICOS E PRIVADOS

O surgimento das ferrovias deveu-se a um conjunto complexo de fatores. As estradas de ferro propiciaram, por sua vez, uma mudança na forma de vida das pessoas, especialmente se envolvidas diretamente no empreendimento. Além disso, por onde passava a ferrovia transformava a paisagem natural, ao estimular as relações econômicas locais.

No Estado de São Paulo encontramos um alto índice de aproveitamento dos caminhos de escoamento ligando várias regiões do interior ao litoral, mais especificamente as zonas onde estavam as plantações de café ao Porto de Santos. Em função do aumento das vias férreas em São Paulo já era visível, nas primeiras décadas deste século, um crescente aumento no número de trabalhadores contratados nesse setor. Veja-se, nesse sentido, a estimativa do total de empregados em três importantes estradas:

Período	Paulista	Mogiana	Sorocabana
1901-1905	3.920	2.750	2.777
1905-1910	4.070	3.150	3.026
1910-1915	5.005	4.040	3.539
1915-1920	5.522	3.623	4.775
1920-1925	7.609	3.772	7.588
1925-1930	10.411	4.364	9.402
1930-1935	10.357	4.122	9.937 ⁹

⁹Considerando a média de empregados por quilômetro de estradas de ferro construídas, nos respectivos períodos, podemos observar um aumento gradativo de ferroviários contratados até o final dos anos 20: Cf. Flávio Azevedo Marques de Saes. *As Ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. São Paulo, HUCITEC/INL-MEC, 1981, pp. 29-137.

Convém lembrar que ampliação do complexo físico das ferrovias, em várias regiões do planeta, iniciou-se na primeira metade do século passado. E que em algumas terras, como no caso do Brasil, o atraso da instalação dessas empresas deveu-se à dependência financeira do capital estrangeiro. Contudo, a construção das primeiras estradas de ferro brasileiras deu-se décadas após o surgimento do empreendimento, em alguns países europeus.

Nas últimas décadas do século XIX, alguns capitalistas ingleses tornaram-se os principais investidores estrangeiros nos países latino-americanos e em outras regiões *dependentes* [grifo meu]. Graças à intensificação da entrada de capitais, surgiram as ferrovias brasileiras. No contexto discutido nesta dissertação, formou-se um conjunto complexo de relações, entre investidores e governantes. Refiro-me a variados acordos envolvendo incentivos à aplicação de recursos privados para a construção das linhas férreas.

A mescla de capitais privados e públicos se dava por meio de subsídios, através da isenção de impostos e de uma série de outras regalias negociadas, a exemplo da concessão de terras em torno das ferrovias, as quais poderiam ser exploradas por tempo elástico. Os acordos firmados com investidores ingleses, ao menos até meados dos anos 10, foram respeitados por parte das autoridades brasileiras. Mas seriam comprometidos, mais tarde, pelas dificuldades em se manter uma política de câmbio estável. Os problemas enfrentados passaram a residir na diminuição da contribuição da União, para ressarcir parte dos investimentos feitos pelo setor privado, ou seja, a título de isenção - como havia sido acertado com o governo central - de parte do pagamento dos juros calculados sobre os valores empregados na construção das estradas de ferro.

Em nenhum momento, pelo que pude apurar na pesquisa realizada, o governo brasileiro abriu mão de controlar os valores das tarifas cobradas dos usuários dos trens. Em face desta forma de intervenção estatal, os investidores alegaram constatar um crescente prejuízo. Sob esse aspecto, diziam-se frustrados na expectativa de poder de fato controlar a administração das estradas de ferro no país.

Como ocorreu em diversas regiões, as ferrovias construídas em território brasileiro pertenciam ao governo central. Em contratos de regime de concessão, eram deixadas sob

o controle do capital privado em caráter temporário¹⁰. Foram criados incentivos ao arrendamento daquele empreendimento. O governo oferecia regalias com o fim de atrair os investimentos nacionais e estrangeiros. Predominaram as aplicações feitas por estes últimos, como ocorreu em outros países latino-americanos.

Os investimentos estrangeiros, no caso do Brasil, propiciaram a importação de locomotivas e novas técnicas para fundamentar a criação do complexo ferroviário. Esta situação, de dependência do capital externo, repetia-se não somente nos vários países latino-americanos, mas o mesmo processo ocorreu em diversas regiões da Ásia e África.

A política econômica do governo brasileiro fez-se, conseqüentemente, dependente das aplicações dos grupos capitalistas. A vinda de recursos não refletia necessariamente o interesse, de que o empreendimento fosse um sucesso por si, mas sim que propiciasse o funcionamento da economia nacional como um todo. Porém, se podemos supor que muitos fazendeiros não estavam primordialmente interessados nos lucros, é bem diferente o que se observa de parte de outros grupos econômicos, como os banqueiros estrangeiros, que se tornaram os principais acionistas das estradas de ferro no país.

Mesmo desconsiderando que os fazendeiros objetivassem lucros com a gestão das ferrovias, não podemos negligenciar que assim como outros homens de negócios eles co-participavam do desenvolvimento do empreendimento no território nacional, fundamental para o escoamento dos produtos que negociavam. Os interesses com relação às estradas de ferro aparecem, nesse sentido, mais ligados a questões estratégicas do que econômicas.

Quando não foi o próprio governo, central e/ou estadual, foram os fazendeiros e/ou os grupos de empresários estrangeiros que controlaram as ferrovias brasileiras. Será discutido, adiante, o caso do grupo Farquhar, que até o final dos anos 20 esteve à frente das administrações de algumas empresas privadas que tiveram destaque no cenário nacional.

¹⁰De acordo com Steven Topik, o prazo de concessão estipulado inicialmente de noventa anos muda até o final do Império, desde que o Brasil entrou na era da ferrovia nos anos 1850, para trinta anos. Cf. *A presença do Estado na Economia Política do Brasil - de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro, Record, 1987, p. 112.

1.3 - CAPITAL EXTERNO: FARQUHAR EM SÃO PAULO

As ferrovias já nasceram grandes, com maquinaria moderna e dando emprego, até mesmo, a trabalhadores que não tinham qualificação técnica. Para isso, como já foi comentado anteriormente, representou um ponto crucial a obtenção de investimentos para a construção do complexo ferroviário. Sobre esta questão, aliás, encontramos outras referências de maior valor e que extrapolam o quadro visto no território brasileiro.

Movida pela concentração aguda da demanda de exportação, a indústria britânica estimulava o revivescimento dos investimentos para a construção de estradas desde 1880. Maurice Dobb salienta que a quebra da estagnação nas aplicações daquele setor, que se estendia desde 1873, deveu-se principalmente à crescente demanda da montagem de novos complexos férreos na África e na Ásia¹¹.

O capital britânico também foi o principal responsável pelo desenvolvimento do complexo ferroviário em outros países latino-americanos. Na corrida para obter os empréstimos de banqueiros estrangeiros, representantes das oligarquias de alguns países latino-americanos (Uruguai, Argentina, México e outros) provocaram muitos desentendimentos envolvendo um desencontro dos interesses do governo de seus países de origem e do governo inglês, justamente devido ao descumprimento de acordos firmados com os investidores ingleses visando estimular a construção de estradas de ferro.

Devemos ter em conta que após obterem as concessões ofertadas pelos respectivos países, os investidores britânicos tiveram motivos para se decepcionar. Suas expectativas de lucros foram abortadas diante da política nacionalista empreendida por alguns governos latino-americanos no início dos anos 30. E, sob esse aspecto, parece que o envolvimento das autoridades inglesas foi insuficiente para impedir o descumprimento dos tratos de restituição de uma parte significativa dos valores aplicados na montagem das ferrovias naqueles países.

Como resposta os grupos de financistas ingleses restringiram seus negócios. A quebra dos pactos era alegada abertamente, pelos próprios representantes do governo inglês. Essa praxe pode ser ilustrada na análise das ações assumidas por sucessivos governantes argentinos desde 1850. Mas a situação para os aplicadores ingleses tornou-se

¹¹Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo*. Rio de Janeiro, Zahar, 1981, p. 309.

ainda mais trágica após 1930, diante dos desvios dos recursos destinados à construção das ferrovias argentinas, o que pesou na prática de sonegação das compensações. Dos 435 milhões de libras investidos na Argentina, em 1930, apenas 62,3% seriam aproveitados nas estradas de ferro. Esse investimento visava, justamente, assegurar a continuidade de lucros razoáveis, apesar dos problemas ocorridos. Os lucros, afinal, eram confortavelmente obtidos no decorrer de 1929. A surpresa desagradável, todavia, se deu oportunamente em 1930, após à última grande investida dos capitais britânicos naquele país latino-americano.

Com o impacto trazido pela Grande Depressão e a “Revolução de 1930”, que interrompeu a continuidade do governo presidencial de Hipólito Yrigoyen¹², tornou-se ainda mais difícil, do que já vinha sendo, o cumprimento dos compromissos assumidos entre as autoridades argentinas e os investidores ingleses. Em função disto geraram-se, desde 1930, intensos conflitos de natureza política entre o governo argentino e a Inglaterra¹³.

No Brasil também foram desrespeitadas as vantagens negociadas, e correspondidas satisfatoriamente até o início dos anos 10, com os investidores estrangeiros. Para melhor entender esse quadro, convém dar uma olhada no insucesso do sindicato Farquhar *Company*, o maior grupo aplicador de recursos no país.

Farquhar, o maior proprietário das ações de ferrovias nacionais, fez investimentos graças aos empréstimos de banqueiros e incentivos de alguns grupos de empresários e fazendeiros brasileiros. Como salienta um estudioso, ao debater sobre essa questão, é na década de 10 do século XX que se dá o domínio do capital estrangeiro em empresas criadas durante o Império, como no caso das empresas formadas no Estado de São Paulo: a São Paulo Railway, a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana¹⁴.

¹²Veja-se, sobre a presença dos investimentos ingleses nas ferrovias argentinas, assim como a postura sindical dos ferroviários argentinos em face do controle acionário e administrativo exercido pelos representantes do capital britânico naquele setor econômico antes e durante o governo de Yrigoyen: Paul B. Goodwin. *Los Ferrogarriles Británicos y la UCR: 1916-1930*. capítulos VII e VIII, Buenos Aires, Ediciones Bastilha, 1973; e Winthrop R. Wright. *British-Owned Railways in Argentina. Their effect on economic nationalism: 1854-1948*: cap. 6. Austin and London, Institute of Latin American Studies by the University of Texas Press, 1974.

¹³Raul García Heras. “Hostage Private Companies Under Restraint: British Railways and Transport Coordination in Argentina During the 1930s”, in *Journal of Latin American Studies*: vol. 9 (1). Cambridge University Press, 1987, p. 41.

¹⁴Flávio Azevedo Marques de Saes, op. cit., p. 171.

Das quatro ferrovias citadas, somente o contrato de arrendamento da Sorocabana seria rescindido antes do prazo previsto (90 anos, concedidos pelo governo imperial), que incluía o direito à exploração do negócio. Na São Paulo Railway, por exemplo, o controle administrativo estatal iniciar-se-ia em 1946, com o fim do tempo de exploração do empreendimento previsto no contrato celebrado com o governo central. Nos anos 50, ocorreu o mesmo com a Paulista e a Mogiana, época posterior à fase áurea das ferrovias. Esse tipo de acerto garantia o controle acionário aos grupos e aos particulares que detivessem ações daquelas empresas.

Mas os grupos capitalistas que investiram na construção das ferrovias no país, não só ligados a bancos ingleses (também havia os grupos franceses e norte-americanos), viram seus planos serem frustrados. A situação se devia a fatores diversos.

A Farquhar *Company* insistiu numa estratégia de investimentos que se revelou inadequada e, em função disto, foi vitimada pelo *timing* errado e por um crescimento exagerado. Em outras palavras, tentara formar um “grande império” [ressalta Steven Topik¹⁵], de companhias interligadas e que mutuamente se fortalecessem. Mas as ferrovias brasileiras necessitavam de uma quantidade cada vez maior de recursos. Foram necessárias várias e inesperadas injeções substanciais de capital. As ferrovias careciam, além disso, de um prolongado período de gestação antes de se tornarem rentáveis - o que, quando ocorreu, por vezes não foi suficiente para ressarcir minimamente os investimentos realizados.

No início do século XX, notadamente em São Paulo, os investimentos propiciaram a ampliação dos trechos existentes, assim como o surgimento de novas estradas de ferro¹⁶. Entre 1907 a 1915, o grupo Farquhar detinha a maior parte das ações pertencentes às principais estradas de ferro paulistas: Sorocabana, Mogiana e Paulista. Aquele *trust* tinha à sua frente Percival Farquhar¹⁷, árduo defensor da privatização das ferrovias brasileiras no período citado.

¹⁵Cf. Steven Topik, op. cit., p. 123.

¹⁶Cumprir levar em conta que, até a primeira década do século XX, o capital estrangeiro não participou como proprietário importante das ações de ferrovias. Já na década de 1910, ocorre uma mudança radical deste procedimento.

¹⁷Empresário norte-americano, que investiu 150 milhões de dólares em capitais franceses, britânicos, belgas e norte-americanos, para criar a maior empresa administradora do complexo ferroviário no país: a *Brazil Railroad*. Essa ferrovia estava interligada a outras ferrovias, o que só foi possível devido aos investimentos fabulosos encabeçados por Farquhar.

Num emaranhado de lutas e disputas que envolviam a ação do governo central, a prática de arrendamento das ferrovias ao setor privado repercutia negativamente junto a vários a vários parlamentares. O tema, todavia, inspirava uma polêmica constante, que conduziu à formação de dois grupos de políticos: os contrários e os favoráveis à administração estatal do empreendimento.

Os primeiros sem sucesso defendiam a exclusão parcial ou total do setor público no controle das ferrovias. Rodrigues Alves, em 1915, apesar de salientar na Assembléia Estadual de São Paulo ser contrário à idéia de organizar *trustes*, para a exploração dos serviços ferroviários em território brasileiro, argumentava não ser possível deter o aumento do controle acionário nas mãos dos investidores estrangeiros¹⁸. Conscientemente ou não, ele se enganou em sua previsão.

Conforme apontam alguns registros do Ministério da Viação e Obras Públicas as estradas de ferro privadas moveram, em 1915, 65,6% do total de cargas transportadas por locomotivas em todo o país. Mas diminuiu para 43,5% esse volume em 1930.

No Estado de São Paulo, concentrava-se o maior complexo de trilhos existente no Brasil, e é nele que se dão as relações de destaque nesta dissertação. Em parte, a importância desse complexo se deveu ao grande interesse dos investidores ingleses pelo escoamento das mercadorias ali produzidas, ao menos até meados da década de 10. Desde então o grupo Farquhar afastou-se da Mogiana, da Paulista e da Sorocabana, concentrando seus investimentos no sul do país, particularmente na compra das ações da Viação Rio-Grandense. Por volta de 1920 era nítido o esgotamento da expansão de linhas férreas nas terras paulistas, território que já tinha uma malha ferroviária amplamente desenvolvida.

1.4 - INTRIGAS: ACIONISTAS E A ADMINISTRAÇÃO DA MOGIANA

Muitos estudiosos insinuam que as estradas de ferro paulistas não passavam por problemas financeiros, ou pelo menos estavam melhor do que as ferrovias instaladas em outras regiões do país. Porém, como explicar a saída do maior grupo financeiro no país daquela região? Ao que parece os dirigentes destas empresas viram que seus lucros diminuía, apesar da intensificação da exploração de determinados produtos: como pode

¹⁸Steven Topik, op. cit., p. 111.

ser percebido com relação ao escoamento do café. Isso se deveu, em parte, às baixas tarifas - uma consequência do controle severo mantido pelo governo central, com o objetivo de manter baixos os valores cobrados dos usuários. Mas também encontramos outras razões para explicar os problemas enfrentados pelas administrações das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas deste século.

As disputas entre os acionistas e, em alguns casos, desses com a direção das estradas, sempre repercutiam negativamente. Um acontecimento dessa natureza que envolveu a Companhia Mogiana é ilustrativo. O problema foi noticiado pelo jornal campineiro *Correio Popular*, que cedeu uma página inteira, em 2 de janeiro de 1930, às críticas movidas por um acionista descontente com o balanço financeiro apresentado pelos diretores da empresa. Na seção *Tribuna Livre* encontramos uma matéria intitulada: “Será boa a situação da Companhia Mogiana de E. de Ferro? - Ao Grande patriota Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, ao Ex.mo. Sr. Coronel João Alberto Lins de Barros e aos acionistas independentes da Companhia”. O texto representava uma forma de se “lavar roupa suja fora de casa”.

Por várias razões, o uso dessa expressão popular é insinuado na leitura daquela matéria. Seu autor explicitou a causa das desconfianças que nutria quanto à administração da Mogiana. Revelou que estava ocorrendo uma “deterioração do patrimônio dos acionistas”. Propunha uma maior fiscalização sobre a ação de certos funcionários da empresa. Algo que, segundo o reclamante, também deveria estar ao alcance das autoridades, pois “justamente por tratar-se de uma ‘Sociedade Anônima’ é que há necessidade imperiosa do Governo intervir enquanto é tempo, nomeando uma ‘Comissão de Sindicância’ (...).”¹⁹

Acusava haver uma relação clientelista entre o presidente da ferrovia e determinados funcionários bem graduados na hierarquia administrativa da mesma:

“Para que conheçam a força do Inspetor Horácio Costa e possam avaliar até que ponto chega a sua falta de escrúpulo, declaro que ele quando Chefe da Locomoção, além de ordenado, por meio de uma folha de pagamento suplementar com o título ‘Fiscalização do Serviço de lenha’ recebia mais 250\$000 mensais.”²⁰

¹⁹“Tribuna Livre: Será boa a situação da Companhia Mogiana de E. de Ferro? - Ao grande patriota Ex.mo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, ao Ex.mo. Sr. Coronel João Alberto Lins de Barros e aos acionistas independentes da Companhia”. *Correio Popular*, Campinas, 2/1/1930.

²⁰*Idem*.

O artigo trouxe a público uma sucessão de comentários nocivos à imagem do Inspetor Geral da Mogiana na época. Entre outros aspectos, seu autor confrontou a eficiência de Horácio Costa com a do Inspetor Geral que o antecederia: André Rebouças²¹. Esse último, que como Horácio Costa era engenheiro, fora contratado em 1928, ocupou o cargo por apenas oito meses. Rebouças saiu por ter se desentendido com alguns membros da diretoria da ferrovia, imediatamente após ter dado início à investigação dos casos de desvio de lenha que vinham ocorrendo nos depósitos de Guaxupé, São Sebastião e Passos. Isso ocorreu depois de receber uma denúncia acerca da infração, que o levou a realizar diversas viagens de inspeção, examinando e medindo pessoalmente a lenha dos armazéns instalados naquelas localidades. Após apurar a procedência da acusação, Rebouças considerou necessária a imediata demissão do principal suspeito que aliás, gozava da confiança de diversos membros que faziam parte da direção da Mogiana na época. O que se sucedeu foi a antecipação da aposentadoria do acusado, tendo em vista a confiança que este gozava de pessoas mais poderosas que Rebouças. Houve um confronto de interesses, já que a presidência da empresa negou-se a levar às últimas conseqüências o problema em questão. Acompanhando a análise da situação da Mogiana, convém notar ainda determinados aspectos mais amplos, que ilustram o que também ocorreu em outras ferrovias brasileiras no contexto tratado.

Tomando-se como referência o ano de 1927, em meio à administração de Próspero Ariani, vemos que o total de empregados da Mogiana (6.483) havia passado por um aumento pouco significativo; e isso era perceptível considerando-se a diferença registrada num período de quinze anos (havia 5.290 funcionários em 1912). Entre 1927 e 1928 registrou-se pouco mais de duas centenas de novos contratados (6.226). Nesse período, quando Horácio Costa presidia a empresa, iniciou-se um processo de enxugamento no seu quadro empregatício. Convém recordar que não representava nenhuma novidade, nessa época, a substituição de muitos homens por poucas máquinas. O que se verifica, desde o final dos anos 20, é uma gradual e progressiva tendência de diminuição na quantidade de empregos oferecidos pelas ferrovias brasileiras. A partir de então declinou gradativamente o crescimento do complexo ferroviário, uma das principais características do cenário econômico nacional.

²¹É preciso deixar claro que, apesar do nome ser idêntico, esse Rebouças não é o mesmo que teve

Na Mogiana, por exemplo, mais de duas centenas e meia de quilômetros foram acrescentadas à rede entre 1912 (1.605) e 1927 (1.968). Porém, apenas um quilômetro foi aumentado entre 1924 e 1927. A extensão de trilhos dessa ferrovia ficou inalterada entre 1927 e 1928, devido à estagnação da expansão das zonas de plantio de café no interior paulista. Daí explicam-se, em parte, os prejuízos e os conseqüentes descontentamentos demonstrados, posteriormente, por acionistas no negócio - que expunham publicamente suas amarguras: como fez o acionista responsável pelo artigo citado anteriormente. Trata-se de uma fase na qual o governo muda de estratégia em face das obrigações que firmara anteriormente com acionistas ligados à montagem do complexo ferroviário no país. Muitos políticos deviam se perguntar: por que arcar com os compromissos assumidos com os aplicadores se os principais investimentos já vinham atendendo às necessidades mínimas sentidas no processo de desenvolvimento de várias atividades agrícolas, do comércio e da indústria?

Nos anos 20, apesar de estar longe de corresponder plenamente aos acordos firmados com os grupos capitalistas, que haviam investido na construção de ferrovias no país, a União carregava o peso do pagamento de subsídios e incentivos a serem restituídos aos aplicadores. Eram resqúícios de contratos elaborados notadamente no século XIX, diante de uma considerável necessidade de atrair capitais.

Mas desde meados dos anos 10 deste século que, em face dos problemas gerados no cumprimento daqueles acertos, a ação do governo afugentava os empresários estrangeiros. Isso facilitaria sobremaneira a estatização do empreendimento em questão.

“Apesar da oposição, por questões de princípios, de políticos, economistas e membros da classe dominante contra empreendimentos públicos, em 1930 os governos federal e estaduais foram donos de 2/3 das ferrovias brasileiras e administravam mais da metade.”²²

Mesmo as ferrovias paulistas - que haviam sido as mais lucrativas no país - passavam por um processo de crise financeira. Surgiu o espectro dos prejuízos em função da retirada dos subsídios estatais que, até meados dos anos 10, eram oferecidos aos investidores.

destaque no Movimento Abolicionista.

²²Steven Topik, op. cit.

Embora já houvesse uma grande extensão de trilhos, parece que não foram poucas as ferrovias percebidas como ineficientes. Estas empresas - indicam registros elaborados na década seguinte por observadores cariocas e paulistas - deixaram de atender razoavelmente aos interesses de produtores agrícolas e industriais. Sob esse aspecto, inúmeras críticas feitas nos anos 20 deviam-se à lentidão no transporte da produção escoada.

Por várias razões econômicas, no entanto, as ferrovias nunca se firmaram como um investimento rentável no Brasil. A São Paulo Railway, de propriedade inglesa até 1946 - uma exceção -, é considerada a empresa mais lucrativa entre o final do século passado até as primeiras décadas do século XX; em razão do monopólio que exercia sobre o principal trajeto de ligação entre o interior de São Paulo e o porto de Santos, por onde passava a maior parte dos produtos destinados ao comércio exterior.

1.5 - A IMPORTÂNCIA DO CAFÉ

As ferrovias, as paulistas em especial, estavam diretamente relacionadas ao escoamento do café; ao menos, fora esse o interesse gerador do desenvolvimento das primeiras empresas no ramo que surgiram na segunda metade do século XIX. Somente em 1929, é registrado o dobro da produção dos pés de café plantados em 1906²³.

No início dos anos 20, de acordo com Edgar Carone, a produção no interior de São Paulo estava assim distribuída: “a pequena propriedade dá uma média de 7.551 pés de café por unidade; a média propriedade, 37.109; e a grande 109.777”²⁴. E, no decorrer da década, em face da decisão tomada por diversos proprietários de terras de expandir o cultivo do produto para diferentes regiões, foi cada vez mais demandada a eficiência das estradas existentes.

Entre 1919 e 1930, quase 700 milhões de novos pés de café foram plantados no território paulista. Nos anos de 1927 e 1928 houve aumentos nos preços do produto, ao mesmo tempo em que era registrada uma safra colossal. Os fazendeiros investiam menos

²³Verena Stolcke. *Cafecultura: homens, mulheres e capital (1850-1980)*. São Paulo, Brasiliense, 1986, p. 61.

²⁴Edgar Carone. “O Café”, in *Anais do II Congresso de História de São Paulo*. São Paulo, Associação Nacional dos Professores Universitários de História: Núcleo Regional, 1975, p. 376.

em terras mais decadentes, interiorizando progressivamente as regiões de plantio²⁵. Aumentavam, todavia, os salários da mão-de-obra empregada nos territórios recentemente explorados. Essa melhoria estava diretamente ligada à questão econômica, já que os donos das terras estavam se enriquecendo cada vez mais através do comércio daquela mercadoria.

O mesmo não se via entre os ferroviários, dependentes de um setor gradativamente deficitário. Inclusive nas estradas de ferro instaladas no interior paulista, a margem de lucros diminuía desde a retirada das concessões de garantias de juros pelo governo federal, em meio à Primeira Guerra Mundial.

Completo-se por trilhos, nos anos 10, a ocupação das terras do Estado de São Paulo. As ferrovias que atravessavam as principais regiões onde se concentrava a produção de café naquele estado estavam praticamente constituídas. Seus administradores viam-se, nesse quadro, diante de problemas diversos e inesperados.

Nos anos 20 era percebido um grande descontentamento no ar, e não apenas com relação às ferrovias paulistas que ainda, e apesar da tendência detectada, nem sequer eram deficitárias. No país havia estradas de ferro em pior situação, também corroídas pela perda da garantia de juros e pela política cambial. Nessas circunstâncias, aumentou o desinteresse dos investidores estrangeiros pela manutenção administrativa do complexo férreo.

O descaso seria manifestado de forma exemplar, na venda de ações das empresas controladas pelo grupo Farquhar, que negociou as ações de duas de suas principais ferrovias no território paulista para acionistas diversos. Enquanto que na Paulista houve desde 1915 a transferência das ações do grupo para outras empresas ou indivíduos, na Mogiana sua presença permaneceu estável por mais tempo, ou seja, até o fim da década de 1930²⁶.

Os investidores brasileiros, muitas vezes interessados diretamente no funcionamento daquelas empresas, não dificultaram a saída dos capitais pertencentes ao

²⁵Cf. Verena Stolcke, op. cit., pp. 87-90.

²⁶O *Decreto-lei nº 2436* de 22 de julho de 1940 incorporou à União os bens de todas as companhias dependentes da Brazil Railway Co., última representante do grupo Farquhar no Brasil. A Mogiana, que inicialmente se encontrava entre as ferrovias abrangidas por esse decreto, reclama e consegue o reconhecimento do governo de que o controle acionário já não

grupo Farquhar. Por outro lado, igualmente buscaram livrar-se do pesadelo que representava administrar as ferrovias e, em função dessa situação, propunham que o Estado assumisse essa responsabilidade.

Farquhar, diante de uma situação econômica desfavorável, pedia concordata alegando a insuficiência de capital necessário, para manter o funcionamento dos serviços prestados por outras ferrovias que eram mantidas sob seu controle.

Independente da saída daquele truste, das principais ferrovias paulistas que controlava, cabe ver que outros grupos assumiram - até que, décadas depois, governo estadual acampasse essas empresas²⁷ - os riscos exigidos para levar adiante a administração privada da maior parte do empreendimento.

Por volta de 1920, São Paulo já possuía a primazia industrial sobre outros estados. Da maioria dos estabelecimentos industriais instalados em 1935, 58,7% estavam na sua capital. No território paulista, por outro lado, concentrava-se o principal complexo de trilhos formado no país.

O total de trilhos construídos no Brasil, de acordo com Steven Topik, expandiu-se 242% entre 1889 e 1930. A importância das ferrovias paulistas, nesse período, já não dependia tanto do transporte das sacas de café até Santos. Ainda assim, foi a necessidade de escoamento desse produto que proporcionou, em grande medida, o crescimento e a importância das estradas construídas, com destaque, nas terras paulistas. Simone Narciso Lessa sintetiza a situação lembrando que o maior complexo de trilhos no país, a malha ferroviária paulista, representou um meio de ligar os centros agrícolas a Santos, por onde seriam escoados (por navios) os produtos para o exterior ou para os outros estados²⁸.

Percorrendo cada vez mais para o interior do Estado de São Paulo, nas últimas décadas do século passado, as estradas de ferro compunham e ajudavam a formar um novo panorama. Ao ilustrar a passagem das ferrovias, em alguns pontos da região sudeste

estava, na época, nas mãos do referido *trust*. Cf. *Relatório da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - 29/4/1941*, Campinas, Estab. Gráfico/Casa Livro Azul, 1941, pp. 7-8.

²⁷Com o fim dos contratos de arrendamento firmados com o governo imperial, a encampação atinge inicialmente a São Paulo Railway, em 1946, e depois, já nos anos 60, a Paulista e a Mogiana.

²⁸Narciso Lessa. *Trem-de-ferro: do Cosmopolismo ao Sertão*. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da UNICAMP, Campinas, 1993, p. 136.

do país, alguns estudiosos sobre o assunto tem destacado o fato, de forma pitoresca, realçando vários elementos geográficos²⁹.

1.6 - A QUESTÃO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

As ferrovias foram de grande valia ao desenvolvimento de diversas atividades econômicas, em todas regiões onde foram criadas. Vários esforços ligados à sua implementação basearam-se inicialmente no escoamento de produtos agrícolas, passando em seguida a atender à demanda de produtos minerais, industriais, material bélico, tropas, passageiros comuns e, enfim, outras necessidades que favoreceram a ocupação de diversas regiões do interior do país. Mas é no território paulista que esse modo de transporte teve maior atenção, tanto pela importância do empreendimento como pela eminência de conflitos trabalhistas.

Foi imediatamente após a estrondosa greve de 1906, promovida pelos seus empregados, que a direção da Paulista, ferrovia que primava na época pela qualidade de atendimento oferecido aos seus usuários, resolveu criar novos mecanismos para o controle e exploração da mão-de-obra. Creio que a criação do Fundo Especial de Pensões, ocorrida poucos anos após àquele movimento, respondia parcialmente aos propósitos da direção da empresa³⁰ e dos seus empregados. Esse assunto será aprofundado na parte desse capítulo que trata das associações beneficentes.

Não seria estranho comprovar um certo nervosismo da parte dos empresários em consequência das reivindicações operárias. Suplicando por medidas cabíveis, por parte do poder instituído, o patronato desejava implementar a participação do Estado no gerenciamento da crise nas relações trabalhistas. Juristas, higienistas e diversos sindicalistas exigiam isso.

²⁹Cf. Odilon Nogueira Matos. *Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. Campinas, Pontes, 1990; Célio Debes. *A Caminho do Oeste. Subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo - 1ª parte: 1832-1869*. São Paulo, Indústria Gráfica Bentivegna Editora, 1968; e Mário Leite. *Paulistas e mineiros, plantadores de cidades*. São Paulo, Edart, 1961; e Tânia Veiga. *Trem, terra e trabalho: a São Paulo Railway*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Estudos Pós-Graduandos em História da Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1991.

³⁰Cf. Dulce Maria Pompêo de Camargo, op. cit.

Mas a má vontade manifestada por alguns políticos, contrários ao oferecimento dos direitos sociais, estimulou movimentos como a greve promovida pelos funcionários da Central do Brasil em 1891.

Todavia, essa parcela operária seria beneficiada por uma antiga forma de atendimento assistencial, que não era igual às CAPs, e vinha servindo apenas a uma pequena parte do funcionalismo público até então. Já nos anos 10, a extensão do sistema dos montepios representou uma grande conquista para os funcionários das ferrovias estatais. Por essa e outras razões, essa parcela operária vinham servindo aos interesses de determinados políticos. Esse é o caso da Viação Férrea Rio Grande do Sul, cujos empregados eram recompensados ao apoiar os candidatos do governo estadual em épocas de eleições. A empresa era vista como uma “mina de ouro” [ênfatisa Steven Topik ao examinar essa questão]. Foram fundamentais os votos confiados por esses trabalhadores ao Partido Republicano (o partido do governo). Aqueles ferroviários garantiam, assim, alguns favores. Sob controle do governo rio-grandense, a administração daquela estrada de ferro elaborou uma intensa campanha, assinalada por claros laços clientelistas. No final dos anos 20, isso se verifica nas ações de seus dirigentes, de estímulo à inscrição, como eleitores, dos ferroviários e de seus familiares³¹.

De acordo com Steven Topik, em 1930 as ferrovias estatais no país contavam com 70.000 funcionários. Em alguns estados como São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul o número de ferroviários duplicou desde 1889. Os cargos oferecidos pelas estradas de ferro controladas pelo governo resultavam, de acordo com alguns políticos da época, da barganha que se refletia nas urnas em favor de poucos.

Demonstrando-se preocupados com o uso indevido dos recursos públicos, alguns críticos denunciavam os abusos que, supostamente, vinham sendo cometidos tanto por grupos de operários como por políticos. Certos censores ressaltaram, sob esse aspecto, os privilégios concedidos “injustamente” a poucos “aproveitadores”.

Pouco desprezíveis numericamente, os funcionários das ferrovias estatais já eram beneficiados na década de 20 pelos montepios, instituições assistenciais geradoras de direitos custeados pela União. Todavia, alguns parlamentares vinham combatendo a participação do Estado naquele empreendimento, por entender que as ferrovias estatais

³¹Steven Topik, op. cit., p. 130.

vinham empregando mais funcionários do que realmente precisavam, o que revertia-se numa despesa considerável aos cofres públicos. Em outras palavras, aqueles críticos argumentavam que as estradas de ferro estatais promoviam relações clientelistas, e que, nesse sentido, sua existência atendia apenas aos interesses de poucos políticos e algumas lideranças operárias. Suas acusações, que antecederam o surgimento das CAPs, basearam-se em cálculos refutados pelos técnicos e, mesmo, pelos estudiosos em áreas afins.

Flávio Azevedo Marques de Saes contesta os referidos cálculos ao se deter no caso da eficiência das ferrovias paulistas, apontando alguns problemas inerentes à maneira como foram elaborados. Técnicos do governo incumbidos dessa tarefa, segundo o historiador, distorciam os dados, dificultando chegar-se à um entendimento preciso de como aquelas empresas estavam, de fato, sendo geridas.

As estimativas dos técnicos que estavam a serviço do governo baseavam-se no total de quilômetros e empregados contratados em cada estrada de ferro. A restrição ao uso dessas referências - insuficientes para um cálculo preciso, revela Flávio Azevedo - foi comum nos anos 20 e 30, e por décadas a fio.

1.7 - ORIGEM DAS ENTIDADES ASSISTENCIAIS

Os montepios surgiram no final do século XVIII, oferecendo benefícios diversos a soldados, escrivães e a outros segmentos de trabalhadores empregados em determinadas repartições públicas. Eram para poucos os privilégios oferecidos.

Data de 1795, por exemplo, o Plano de Beneficência dos Órfãos e Viúvas do Oficiais da Marinha. Em 1827, surgiu o Meio-soldo (Montepio) do Exército e, em 1835, o Montepio Geral da Economia. Em 1833, no Rio de Janeiro, foi criada a Beneficente dos funcionários civis da Marinha.

O processo que levava à criação dos montepios moldava-se no campo dos direitos institucionais. A legislação assegurava privilégios aos funcionários do Ministério da Fazenda (*Decreto 942*, de 31/10/1890), funcionários civis do Ministério da Guerra (*Decreto 1318*, de 20/1/1891) e, enfim, aos efetivos do Arsenal da Marinha da Capital Federal (*Decreto 127*, de 29/11/1892).

É possível distinguir quatro momentos importantes, que delimitam o campo de formação de direitos nos anos que antecederam à promulgação do sistema das CAPs. O primeiro se dá com a aprovação da criação do Montepio de Operários e Serventes dos Arsenais da Marinha da República, através do *Decreto 6990*, decidido na Câmara Federal, no dia 15 de junho de 1908.

Outro, com a promulgação do *Decreto 2407*, de 18 de novembro de 1911, concedendo um conjunto de favores às associações que se propusessem a edificar casas para os proletários. Um terceiro momento, no início de 1919, com a *Lei 3724*, relativa aos casos de acidentes no trabalho. E, em 21 de agosto de 1922, a aprovação da *Lei 4561* abria precedentes à intervenção do poder Executivo, que poderia autorizar a construção de, até, 5 mil prédios. Convém se salientar que este benefício era voltado apenas aos funcionários públicos e operários da União.

As categorias acima citadas diferenciavam-se. Enquanto os funcionários públicos contavam com cargos de carreira nas empresas estatais, os operários da União não tinham laços empregatícios que lhes garantisse continuidade na função exercida e/ou o os benefícios que eram oferecidos aos outros - em suma: seus contratos de trabalho baseavam-se em outros critérios. Estavam, entre estes últimos, os que se ocupavam dos serviços braçais, ou seja, no caso dos ferroviários assentavam dormentes por exemplo.

Podemos dizer que desde meados dos anos 10 que algumas iniciativas melhoraram a condição de vida dessa e de outras parcelas de ferroviários, contratados em caráter temporário nas estradas de ferro controladas pelos governos federal e estaduais. Ou seja, os trabalhadores braçais foram beneficiados com a extensão de um conjunto de direitos assistenciais subsidiados pelos cofres públicos: os quais vinham, até então, sendo oferecidos através do sistema dos montepios que, no caso das estradas de ferro estatais, abrangia somente os maquinistas, os telegrafistas e os engenheiros. Mas não seria alterada a rigidez imposta pelo gerenciamento das empresas, pois continuaram sendo justamente os ferroviários com menor qualificação técnica os mais penalizados com multas e descontos por descuido e/ou desobediência, impostos freqüentemente pelos capatazes e fiscais - responsáveis pelo controle da disciplina fabril no local de trabalho.

Como nos diz um pesquisador que tratou do assunto, ao argumentar sobre os efeitos do gerenciamento mantido pela administração da Estrada de Ferro D. Pedro II (denominação da Central do Brasil na época do Império):

“era possível exercer ao mesmo tempo uma pressão material e ideológica. Dependendo do salário para sobreviver, o assalariado era um trabalhador mais responsável pelo temor de ser despedido ou então desfalcado em seu salário.”³²

Certamente, foi através da concessão de determinadas garantias que o governo e os empresários ligados ao complexo ferroviário obtiveram melhores êxitos nas negociações com as lideranças operárias envolvidas. Retomando o caso dos empregados da ferrovia citada anteriormente, podemos observar que seus funcionários não queriam de fato, como chegaram a insinuar suas lideranças, perder a “esperança de que o Governo criasse um Montepio”³³. Reclamavam dos “minguados recursos de vossos ordenados, [os quais] apenas chegavam para imprescindíveis misteres da vida”³⁴. Por isso criaram, em 1883, uma Associação de Auxílios Mútuos dos Trabalhadores, que passou a oferecer atendimento assistencial aos ferroviários e seus familiares: “auxiliando e socorrendo os seus associados, a quem a sorte coloca na adversidade”³⁵.

Já descontentes com a falta de recursos da União, esses trabalhadores radicalizaram sua posição em 1891, quando o Presidente da República ofereceu a Central do Brasil ao arrendamento de empresas privadas interessadas.

Essa postura gerou vários desentendimentos políticos na época. O Congresso protestou sendo, em função disto, fechado por ordem do Executivo. Aparentemente, como represália a essa medida, os operários da Central entraram em greve, isolando a capital federal do rico interior do Estado do Rio, e provocando, em seguida, a destituição de Deodoro da Fonseca da Presidência da República. Cabe ver que aqueles trabalhadores exerceram uma forte pressão sobre as autoridades políticas, o que repercutiu numa maior

³² Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta (A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II: 1885 - 1865)*. Petrópolis, Vozes, 1982, p. 82.

³³ Cf. *Relatório do Ano Social de 1900: da Associação Geral dos Auxílios Mútuos da E. F. Central do Brasil - apresentado à Assembléia Geral dos Associados pelo Presidente Dr. João Neri Ferreira* (Apêndice), pp. 1-10. Apud. Edgar Carone. *Movimento Operário no Brasil: 1887-1944*. São Paulo, Difel, 1984.

³⁴ *Idem*, p. 45.

³⁵ *Idem*, p. 60.

consideração por parte dos presidentes que sucederam Deodoro da Fonseca acerca das suas reivindicações.

Para Boris Fausto, a renúncia de Deodoro deve-se em boa parte às pressões movidas por um férreo opositor, o tenente-deputado José Augusto Vinhaes³⁶, que mantinha estreitas relações com as principais lideranças dos empregados da Central do Brasil³⁷.

Boris Fausto sugere, nesse sentido, que a intransigente oposição operária à privatização da empresa reside nas *negociatas* entre os operários e certos políticos. Penso, no entanto, que não foi propriamente esse o principal fator que estava por trás do conflito de 1891, mas sim o interesse comum dos ferroviários e políticos em tornar viável a função monopolista do poder público.

No estudo desse caso é pertinente afirmar que os grevistas objetivaram, antes de mais nada, a conquista de determinadas garantias sociais. Em todo caso, repercutiram as suas manifestações nas decisões do governo central. Apesar das seguidas tentativas, promovidas por alguns políticos que sucederam Deodoro, descontentes com situação da empresa, a Central do Brasil permaneceu estatal.

Além disso, também é bom lembrar que os empregados da Central do Brasil obtiveram a elasticidade da abrangência dos subsídios dos cofres da União para seu assistencialismo: previstos pelos *Decreto 406*, de 17/5/1890, e *Decreto 565*, de 12/7/1890³⁸. Essa melhoria ocorreu a partir de 1915, com a criação da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil.

³⁶Vinhaes, que era dirigente do Centro do Partido Operário, criado em 1890, dizia-se socialista e pretendia, portanto, representar os interesses dos trabalhadores.

³⁷Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo, Difel, 1976, p. 45.

³⁸Nenhuma das análises que tratam daqueles decretos diz, de maneira precisa, como deu-se a abrangência do sistema dos montepios à maior parte dos setores contratados na Central do Brasil. Há fortes indícios de que isto não ocorreu ao menos até 1915, quando houve uma importante modificação na organização previdenciária dos empregados daquela ferrovia Cf. Almiro Affonso. *A Previdência Supletiva no Brasil*. São Paulo, Edições LTr., 1978, p. 23; Murillo Villela Bastos. *Saúde e Previdência Social no Brasil: o Impacto da Previdência Social na Organização dos Serviços Médicos*. Rio de Janeiro, FGV/EBAP, 1978, (mimeo.); Jaime A. de Araújo Oliveira e Sônia M. Fleury Teixeira. (Im) *Previdência Social: 60 anos de história da Previdência no Brasil*. Petrópolis, Vozes, 1986, pp. 19-20; e Antônio Rodrigues de Freitas Jr. *Sindicato: Domesticação e Ruptura*. São Paulo, Dep. Ed. da OAB-São Paulo, 1989, p. 75.

Esta iniciativa do engenheiro Joaquim de Assis Ribeiro abrangeu todos os empregados da empresa, independente do *status* social, qualificação, grau de organização e salários recebidos. Bastava que fossem contratados pela Central do Brasil³⁹.

1.8 - O DIFÍCIL EQUILÍBRIO NA RELAÇÃO ASSISTÊNCIA/SALÁRIO

Em termos comparativos, parece ser contraproducente a seguinte afirmação de Joseph Love: os salários pagos à mão-de-obra ligada ao setor agro-exportador eram relativamente altos⁴⁰. Mas essa idéia ganha coerência à medida que confrontamos a difícil situação enfrentada por algumas parcelas de trabalhadores ligados ao mercado de trabalho nacional (como os têxteis) com a que é descrita por Love. Todavia, ao menos no caso dos ferroviários, a questão salarial inspirou várias greves entre o final do século passado e o início deste. Reclamando dos poucos ganhos recebidos, essa categoria comprometia o trânsito de inúmeras mercadorias. Além disso, era preocupante a falta de trens para suprir a demanda de serviços. Essas circunstâncias moveram muitas queixas, justamente num momento de plena ampliação do mercado industrial e do comércio de matéria-prima.

Nos anos 20 era clara a estagnação do crescimento da malha ferroviária brasileira, particularmente na região sudeste. As reclamações representavam um sério problema para a economia nacional. Mas um outro fator pesava no quadro estudado: o aumento simultâneo das despesas das ferrovias, como ocorreu num curtíssimo período de tempo envolvendo a Sorocabana:

(Valores em mil-réis)

Designação das despesas	1925	1926	Diferença
Administração	1.707.180.396	2.121.557.705	+ 415.377.309
Linha	10.121.761.815	11.488.478.529	+ 1.366.716.714
Locomoção	7.948.408.945	9.216.123.707	+ 1.267.714.762
Locom. e Tração	24.802.944.693	31.198.092.631	+ 6.395.147.938
Despesas diversas	2.398.993.624	3.213.107.876	+ 817.114.252
Totais	46.978.289.473	57.240.360.448	+10.262.070.975 ⁴¹

³⁹Cf. Almiro Affonso, op. cit.
⁴⁰Cf. Joseph Love. *A Locomotiva: São Paulo na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.
⁴¹*Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos (Presidente do Estado de São Paulo) pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos (Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas)* - Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura - Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, São Paulo, 1926, p. 207.

Embora fosse prejudicial, para a manutenção de uma mesma margem de lucros, o controle do governo sobre as tabelas de tarifas vinha - como já afirmei anteriormente - ao encontro dos interesses de fazendeiros, empresários e comerciantes brasileiros. Estes, apesar das críticas à eficiência dos serviços prestados pelas ferrovias, sentiam-se beneficiados com os valores cobrados para o escoamento dos produtos que comercializavam.

Muitas pressões eram exercidas para que fosse atendida a emergência de transportes decorrente do aumento do total de cargas que circulavam nas estradas de ferro. Esperava-se, desse modo, que as ferrovias aumentassem sua capacidade de prestação de serviços. Os fazendeiros paulistas, por exemplo, destacavam a falta de vagões suficientes, para transportar todas as sacas de café produzidas até Santos. As reclamações do público, por sua vez, chamavam a atenção para a falta de comodidade dos passageiros.

Após o final dos anos 10 as ferrovias não aumentaram, significativamente, a extensão de trilhos no território paulista. Mas a Sorocabana foi uma exceção. Pertencente ao governo paulista desde 1919, sua administração aplicou significativos recursos numa época em que além da expansão quantitativa - como salienta Wilson Cano:

“(...) a indústria paulista também dava um salto qualitativo, diversificando sua produção e introduzindo, ainda que de forma insipiente, alguns segmentos industriais mais dinâmicos, de bens de produção, já instalados com dimensão para suprir o mercado a escala nacional.”⁴²

A insatisfação com os serviços oferecidos pelas ferrovias ganhava repercussão em São Paulo e em outros estados. Podemos entender que os dirigentes das ferrovias, nessa situação, viam-se acuados diante de pressões que cresciam proporcionalmente à deficiência das estradas em oferecer os serviços requisitados.

Coube neste quadro, especialmente às empresas controladas pelo setor público como a Sorocabana, realizar maiores investimentos. Estes faziam-se necessários para atender a crescente demanda de serviços necessários, aliás, não só para o escoamento de produtos comercializados. O total de passageiros (988.765) transportados pela Paulista

⁴²Apud. Wilson Cano. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1981, p. 258.

entre 1901 e 1905, por exemplo, representa menos de um quarto da soma dos registrados entre 1926 e 1930 (3.985.406)⁴³.

Por vários motivos, as despesas das estradas de ferro e as insatisfações manifestadas por vários segmentos sociais aumentavam simultaneamente. Para diversos observadores dos anos 20, a qualidade dos serviços prestados pelo referido setor econômico estava comprometida. Esse desagrado é facilmente perceptível na seguinte crítica à Leopoldina: “Atualmente é mais fácil um boi voar do que ver um dos trens daquela companhia dentro do horário.”⁴⁴

Enquanto as despesas gerais da Paulista entre 1901 e 1905 foram de 9.703.354 mil réis, as da Mogiana atingiam 9.109.172 e da Sorocabana 6.600.542. Entre 1926 a 1930, todavia, os gastos da Paulista totalizaram 62.412.527 e da Mogiana 41.644.684 mil réis. Mas foi a Sorocabana que teve o maior aumento, considerado necessário para manter a qualidade de serviços exigida pelos usuários, cujo montante de investimentos chegou a 56.794.947 mil réis entre 1926 e 1930, praticamente o dobro do valor computado no período correspondente de 1936 a 1940⁴⁵.

Nessa empresa, o expressivo crescimento das despesas deve-se especialmente ao atendimento das necessidades do exército e do governo sem cobrança de fretes, escoamento de produtos e transporte de colonos às novas terras povoadas com tarifas reduzidas e, enfim, com uma série de serviços considerados essenciais, e que eram impostos especialmente às administrações das ferrovias estatais.

A reação social, inúmeras vezes, foi sentida pelas administrações das estradas de ferro à proporção que a população levantou-se exigindo melhorias dos serviços prestados ou, mesmo, em resposta aos aumentos de tarifas. Mas foi sobretudo nos momentos em que seus funcionários reivindicavam melhorias das condições de trabalho e aumentos salariais, cabe notar, que os empresários ligados àquele setor econômico demonstraram sua perplexidade diante do impacto trazido pelas exaltações populares.

Não somente por problemas econômicos, é bom ter-se claro, os ferroviários enfrentavam a ordem patronal. As humilhações sentidas no seu cotidiano de trabalho representavam concomitantemente uma outra forte razão para reclamações constantes.

⁴³Flávio Azevedo Marques de Saes, op. cit., p. 73.

⁴⁴*Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 6/2/1927, p. 5.

⁴⁵Flávio Azevedo Marques de Saes, op. cit., p. 131.

Foi motivo de peso na greve de 1906, alguns abusos e arbitrariedades cometidas pelo protegido do Presidente da Paulista: Francisco de Monlevade - cuja dispensa foi exigida pelos empregados da ferrovia. Esse *famigerado* [grifo meu] Chefe da Locomoção vinha, paralelamente, controlando de modo autoritário o funcionamento da Associação Beneficente controlada pela Paulista. Diante da reclamação, que incidia principalmente sobre a questão do vínculo obrigatório dos empregados da empresa à referida instituição, Monlevade rebatia argumentando que os trabalhadores tinham liberdade para acabar com o caráter compulsório que prevalecia, ou seja, justificou que a obrigatoriedade acabaria se os funcionários da ferrovia decidissem isso em uma Assembléia Geral.

Mas a perseverança do arbitrarismo que aquele representante patronal lançava mão ao dirigir a entidade, assim como sua intransigência quanto à conceder o desligamento dos empregados descontentes do quadro social da mencionada Associação, eram características já conhecidas no meio operário. Na prática, por conseguinte, os ferroviários não podiam modificar, espontaneamente, quaisquer das disposições estabelecidas.

A entidade era regida por normas vigentes desde sua criação, no final do século passado. Em meio à greve, Monlevade evocava à imprensa o *Artigo 6º*, que dizia ser facultativo a qualquer funcionário da ferrovia convocar uma assembléia extraordinária “quando julgar conveniente, ou quando lhe for requerido por 100 sócios, com a declaração do motivo para que requererem.”⁴⁶

A continuidade da Associação - rebateram os dirigentes da Paulista -, correspondia aos interesses operários. Na defensiva, perante certas críticas, a administração da empresa procurou aliviar a situação de Monlevade: retratado como um “vilão” nos jornais e panfletos operários. Nesse particular destacavam-se os impressos pelas Ligas Operárias (associações de resistência) que atuaram no movimento.

Contemplamos um tipo de gerenciamento assistencial controlado pelos empresários, mas que esbarrava na resistência operária, que propiciou razão para atritos entre Monlevade e os ferroviários. Apesar dos protestos exigindo sua cabeça junto à direção da Paulista, ele não perdeu a posição ocupada, embora ocorressem mudanças na

⁴⁶Cf. Art. 30, Capítulo II dos Estatutos da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista: Assembléia Geral dos Empregados da Companhia Paulista de 8/4/1906. São Paulo, Tipografia e Papelaria Vanorden & Cia., 1906.

Associação Beneficente nos anos seguintes à greve. A principal mudança foi a liberdade concedida aos empregados de se desligarem do quadro social caso quisessem. Os meandros do movimento de 1906 vinham anunciar o amadurecimento e o estabelecimento de uma nova concepção acerca da capacidade da pressão exercida pelos operários para obter direitos sociais, assim como a importância do tema do assistencialismo para futuras negociações envolvendo lideranças sindicais e autoridades governamentais.

Procurando isentar as atitudes do Chefe de Locomoção e Presidente da Associação Beneficente da empresa, e apesar do clima tenso criado pelos manifestantes, o presidente da Paulista reafirmaria vezes seguidas que Monlevade agia seguindo as ordens recebidas, não podendo por isso ser responsabilizado ou penalizado. Essa fidelidade escondia - podemos concluir - inúmeros interesses, que determinaram a permanência daquele “vilão” junto ao quadro administrativo da ferrovia.

Apesar de algumas alterações, a maioria das premissas básicas que norteavam o funcionamento da Associação Beneficente da Paulista não seriam modificadas após a greve. Continuou, depois de 1906, sendo cobrada a contribuição financeira dos que, espontaneamente, permaneceram como filiados. Outros, que aproveitando-se da liberdade para desvincular-se do quadro social da entidade o fizeram, retornariam como associados a partir de 1910 em virtude das vantagens trazidas pelo Fundo Especial de Pensões.

A Liga Operária de Jundiaí, que representava os manifestantes de 1906, também ressaltara as deploráveis condições de trabalho às quais os ferroviários estavam expostos, sobretudo dos que viviam a assentar dormentes, encarregados de transportar com carriolas o lixo, terra e entulho, descarregar carvão e lenha. Esses, mesmo recebendo os salários mais baixos pagos pelas ferrovias, que variavam em média entre 70 a 100 mil réis mensais, agüentavam serviços que “maltratava o corpo. Além de tudo isso, quando alguém comete a grande falha de pedir pelos seus direitos, é maltratado com palavras ou ameaçado com multa ou demissão.”⁴⁷

Por vários modos, ao buscar justificar os esforços para a manutenção da Associação Beneficente, a administração da Companhia Paulista enfatizava o propósito

⁴⁷*Comércio de São Paulo*, 19/5/1906, p. 1.

de solucionar as difíceis condições da vida operária, apesar disto trazer por vezes efeitos inversos aos declarados pelos dirigentes do negócio:

“a diretoria tem procurado fomentar entre os empregados da companhia o desenvolvimento do espírito de associação, com o duplo fim beneficente e cooperativo, havendo concedido para o fundo de uma associação, já existente entre os mesmos (Sociedade Beneficente dos Empregados da Cia. Paulista), com tais intuitos, a parte da receita eventual da Companhia proveniente das multas cobrada por infrações regulamentadas, no valor de algumas dezenas de contos de réis por ano, de outros pequenos benefícios.”⁴⁸

No período que se estende entre 1906 e o início dos anos 20 encontramos uma transformação na fisionomia organizativa do assistencialismo sob o controle patronal. Nos termos da lei federal que previa a criação das CAPs foi criada a instituição voltada aos empregados da Paulista e outras ferrovias privadas no país. A Presidência do Conselho de Administração na CAP da Paulista, instalada em Jundiaí no dia 9 de junho de 1923, ficaria sob os cuidados de uma pessoa já muito conhecida pelos empregados da empresa: Francisco Paes Leme de Monlevade.

Esse experiente empreendedor faria novamente a sua aparição, agora como guardião de um novo espaço de direitos inspirado na legislação social⁴⁹. Tal assunto, aliás, propiciou desde 1923 um interesse crescente por parte do operariado nacional, em torno de sua inclusão junto ao sistema previdenciário oficial.

Embora com o atraso de três anos, o mesmo aconteceu com os ferroviários empregados em empresas estatais que, desde 1926, passaram a experimentar a mesma sorte dos empregados em estradas de ferro privadas. Cabe frisar que o sistema dos montepios, que já os atendia antes de 1923, oferecia benefícios superiores aos que eram proporcionados pelas CAPs. Os segurados não pagavam nenhuma cota pelo seguro recebido nos montepios, o que ao lado de outros fatores nos faz supor que a abrangência das CAPs, como modelo organizativo a ser seguido por toda a categoria, provocou um descontentamento por parte dos ferroviários das empresas estatais.

⁴⁸*Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro apresentado em Assembléia Geral de 30/4/1896*, São Paulo, Tipografia Industrial de São Paulo, p. 4. Apud. Tânia R. de Luca. *O Sonho do Futuro Assegurado*. São Paulo, Contexto, 1990, p. 57.

⁴⁹No Capítulo 2 tratarei mais a respeito da CAP da Paulista.

1.9 - REAÇÃO OPERÁRIA

Vemos que consecutivamente à existência dos montepios e das associações de auxílio-mútuo, as entidades beneficentes e depois as CAPs ganharam vida no cenário de lutas por direitos encenado por operários e empresários, num jogo de força formado desde a última década do século XIX. Os ferroviários, por exemplo, exaltavam questões distintas, as quais nem sempre justificavam, claramente, o antagonismo experimentado na relação capital-trabalho.

Em determinados protestos, alguns grupos quando demonstraram nutrir um *sentimento nacionalista* [grifo meu], avesso ao controle administrativo de grupos estrangeiros sobre as empresas onde trabalhavam (caso da Estrada de Ferro Araraquarense). Contudo, a categoria estava muito mais envolvida com as lutas pela ampliação dos direitos sociais e com a questão salarial.

Os dirigentes da FOSP (Federação Operária de São Paulo), fundada em 1905, propunham-se a coordenar um conjunto de queixas indo, nesse sentido, além da prática tradicional de organização sindical no Brasil. A FOSP - esperavam os seus criadores - deveria dar importância à classe operária num plano amplo de reivindicações.

A FOSP originava-se da proposta de se formar uma organização operária sem distinção por tipo de ocupação e em nível estadual, reafirmada no “Primeiro Congresso Operário Brasileiro” - ocorrido na capital federal em 1906. Também foi aprovado nesse evento a formação da Confederação Operária Brasileira (COB), o que somente se concretizou em 1908. Os registros revelam que a COB contava, quatro anos após seu surgimento, com 57.400 membros em São Paulo, 15.000 no Rio Grande do Sul e 5.000 no Rio de Janeiro⁵⁰.

Depois da realização do Quarto Congresso Operário Brasileiro, em 1912, formou-se a Confederação Brasileira do Trabalho (CBT), meio termo entre uma central sindical e um partido político, surgida como resultado da aliança entre determinadas correntes reformistas e socialistas. Em meio a esta coalizão de forças se formalizava a exposição sumária de um conjunto de intenções e projetos que - explica Cláudio Batalha - deram-se em torno de um programa mínimo⁵¹.

⁵⁰Cf. Joseph Love, op. cit., p. 317.

⁵¹Determinadas reformas legais, como verificou aquele historiador, foram concebidas como um avanço, uma alternativa ao capitalismo. Cf. Cláudio H. de Moraes Batalha. *Le Syndicalisme*

A aliança entre reformistas e socialistas vinha estimular as relações de entrosamento político entre certas lideranças operárias no começo deste século.

Deixando de lado as controvérsias que envolvem as explicações sobre as junções políticas e partidárias, cabe acentuar algumas implicações dos movimentos populares e da enorme capacidade de mobilização demonstrada pela organização dos trabalhadores no início do século XX. Os ferroviários e o empreendimento econômico ao qual estavam ligados incluem-se com destaque nesse contexto.

Além das agitações promovidas pelos usuários dos trens, que vinham acusar, por exemplo, a ocorrência de abusos quanto às tarifas cobradas e a qualidade dos serviços prestados pelas estradas de ferro, a mão-de-obra ligada a esse setor econômico estava em plena sintonia com o movimento grevista iniciado nas últimas décadas do século passado.

Entre 1880 e 1906 foram registrados 17 conflitos trabalhistas. As agremiações formadas, nesse período, filiavam baseando-se em laços da empresa ou ofício, o que deixou um rastro expressivo no conjunto de mobilizações trazidas à tona pelo movimento operário no país⁵².

Entre 1888 e 1900, a maior parte das paralisações reivindicatórias ocorridas no Brasil foram deflagradas por trabalhadores ligados aos transportes urbanos. Somando-se os movimentos dos empregados na Ligth aos promovidos pelos trabalhadores de outras empresas localizadas na cidade de São Paulo, encontramos um total de 12 manifestações. O dobro dessas ocorrências é observado no interior paulista onde, junto com outras categorias, os ferroviários participaram de 8 greves no referido período.

Os contratados em algumas estradas de ferro destacavam-se por sua capacidade de organização e articulação, o que culminou por vezes em enfrentamentos diretos. Cinco greves em que se envolveram, entre 1901 e 1914, indicam uma aceleração da pressão exercida sobre os dirigentes das ferrovias no mesmo espaço de tempo, isto é, se compararmos as paralisações ocorridas nesses anos com as observadas no período

"Amarelo" à Rio de Janeiro (1906-1930): Tome I. Tese de Doutorado: Université de Paris I (Panthéon-Soubonne), 1986, p. 173.

⁵²Cf. Dulce Maria Pompêo de Camargo, op. cit.; Azis Simão. *Sindicato e Estado*. São Paulo, Dominus Editora/Ed. da USP, 1978; Edgar Carone. *A República Velha: Instituições e Classes Sociais*: vol. 1. São Paulo, Difel, 1977; e E. Rodrigues. *Trabalho e Conflito*. Estes autores, no entanto, deixaram de registrar a greve dos empregados da São Paulo Railway. Cf. *Correio Paulistano*, 17/8/1894: Apud. Paula Beiguelman. *Os Companheiros de São Paulo*. São Paulo, Global Editora, 1981, p. 18.

anterior. De 1902 a 1909 os movimentos tiveram uma maior possibilidade de sucesso devido, em especial, a um grande crescimento econômico.

Em face das ações ocorridas posteriormente, até o final dos anos 10, os dirigentes de várias estradas de ferro optaram por interferir mais decisivamente na organização do assistencialismo operário. As medidas que tomaram objetivaram mais deter o avanço dos enfrentamentos reivindicatórios do que satisfazer suas supostas *boas* [grifo meu] intenções - de estar promovendo, de livre vontade, uma real melhoria das condições de vida dos seus empregados.

Diante dos baixos salários e abusos da arbitrariedade fabril os trabalhadores respondiam, indicando entre outras metas declaradas a busca por um mínimo de garantias sociais. Embora diferentes problemas também pesassem, vemos que esses componentes geralmente estavam presentes nas pautas de reivindicações explicitadas durante os movimentos promovidos pelos ferroviários.

Desde o início deste século que alguns juristas tornaram-se célebres em vista daquele cenário, favorável à montagem de um projeto institucional consolidado no país. Os *advogados da causa operária* [grifo meu], conjuntamente com alguns sindicalistas, passaram a cobrar dos trabalhadores um apoio à defesa de um conjunto de direitos legais. Isso implicaria num impulso crucial para a atribuição de uma considerável importância ao poder do aparelho estatal, envolvendo notadamente o processo de formação da assistência pública. Muitos desses juristas chegavam à conclusão de que se tratava de uma tendência que estava sendo levada a efeito de modo lento, todavia constante e, aparentemente, irreversível. Buscava-se, ao lado da noção de atribuir direitos, reclamar contra a falta de responsabilidade por parte das autoridades governamentais no tocante à concessão da benemerência para mendigos e desempregados. A atenção a esses se dava, mesmo antes da época da proclamação da República, somente por intermédio de algumas ações isoladas de empresários, da Igreja católica⁵³ e/ou, enfim, dos próprios segmentos sociais carentes que se juntavam para promover o auxílio-mútuo.

⁵³A interferência da Igreja quanto a esse aspecto é marcada por diversos preceitos defendidos, acerca de como deveria ser o assistencialismo operário. Algumas décadas após o início dessa interferência, já em 1931, o Papa Pio XI apresentou a *Encíclica Quadragesimo Anno* (comemorativa da *Rerum Novarum*). Pio XI defendia que os operários deveriam ter um patrimônio específico, em face de todas as eventualidades que surgissem em suas vidas. Deveriam ainda deixar, em caso de morte, alguma coisa aos seus familiares. Essas premissas,

Desde o final do século XIX que os fundos assistenciais controlados pelos trabalhadores passaram, em diversos casos, a ser revertidos para outras causas, como às greves, garantindo subsistência aos militantes mais engajados que passavam por necessidades. Portanto, os recursos obtidos por aqueles fundos possibilitaram um aumento dos protestos do movimento operário.

Podemos pôr em relevo três momentos de maior intensidade no país, envolvendo o movimento grevista ocorrido entre o início do século até o final dos anos 10: 1901-1909; 1912-1914; 1916-1919. Mas prevalece na maior parte das análises que tratam do assunto, a idéia de que a onda de agitações chegou ao seu ápice na segunda metade dos anos 10.

As greves eram motivadas por reclamações envolvendo questões variadas: jornada de trabalho, seguro contra acidentes, aposentadoria, regulamentação do trabalho do menor, da mulher, férias, horas extras e outras. Seguindo as diretrizes apontadas pela ordem patronal, os ferroviários e outros setores operários se relacionavam no plano organizacional de acordo com a profissão e/ou empresa à qual estavam ligados.

Liliana Bueno dos Reis Garcia e Liliana R. Petrilli Segnini, ao estudarem as conseqüências e efeitos da greve realizada pelos empregados da Paulista em 1906 adentraram na discussão de um receio patronal: o aumento da autonomia operária experimentada no gerenciamento de entidades assistenciais. Essas pesquisadoras fundamentaram a questão da racionalização do processo de trabalho, baseada mais precisamente na idéia de fragmentação das relações coletivas. A amplitude dessa temática permite entender vários aspectos relacionados ao cotidiano dos ferroviários, mais precisamente no que diz respeito à sua experiência com a disciplina fabril.

Todo o trabalho de ação - transporte, serviços de conservação, de inspeção e reparos de material rodante - devia ser realizado servindo-se de métodos impulsionados pelo desenvolvimento técnico. O objetivo final esperado era obter pontualidade e exatidão, assim como o controle e a exploração de vidas humanas e de riquezas

idealizadas e incentivadas pelos católicos, inspiraram certos mecanismos voltados à proteção dos trabalhadores. Por outro lado não vinham de encontro a um conjunto de relações que interessavam mais aos empresários e políticos. Deve ser ressaltado, ainda, que a Encíclica não negava a validade das associações onde prevaleceria o caráter leigo e tecnicista.

públicas⁵⁴. As ferrovias, seguindo-se tal perspectiva, deveriam funcionar como um complexo guiado pela mecânica das relações disciplinares engendradas que visassem a extração do lucro.

De maio até dezembro de 1906 - desafiando as normas da empresa - os empregados da Paulista não foram os únicos que se levantaram contra o poder patronal. Outros setores ligados à mesma categoria também fizeram-se presentes nesse cenário de conflitos. Os empregados da Great Western, por exemplo, paralisaram suas atividades na cidade do Recife. O mesmo ocorreu com alguns grupos de ferroviários na capital federal.

Além das críticas, ao funcionamento da Associação Beneficente mantida pela Paulista, seus empregados tinham outras queixas. Reivindicavam 8 horas de trabalho diárias e o fim dos excessos da arbitragem patronal, como a imposição de multas aos trabalhadores considerados indisciplinados e/ou indesejáveis⁵⁵. Embora as desavenças observadas nesse quadro não se restringissem ao antagonismo classista, sem dúvida foram as diferenças entre os interesses de empresários e empregados que pesaram mais.

1.10 - INSATISFAÇÕES E PROTESTOS

As dificuldades enfrentadas pelos ferroviários eram expostas, por vezes, de uma maneira clara e evidente. Como se dizia, em meio à greve de 1906:

“Será isto ordenado com que um operário possa viver sofrivelmente sem se encher de dívidas? Isto quando são cada vez mais caros os gêneros alimentícios, cujo preço, sobe à medida que os salários baixam!”⁵⁶

⁵⁴Cf. *Relatório nº 80 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. São Paulo, Casa Vanorden, 1929, p. 33. Apud. Liliana Bueno dos Reis Garcia. *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e Vida Operária - 1930 - 1940*. Tese de Doutorado apresentada ao IFCH da UNICAMP, Campinas, 1992, p. 72.

⁵⁵A insatisfação dos operários da Companhia Paulista, com relação à Sociedade Beneficente, era antiga e profunda. Estes acusavam que se tratava de um local empregatício dos parentes de Francisco de Monlevade. Aqueles trabalhadores reclamavam da demora e do mau atendimento oferecido pela farmácia vinculada à Sociedade Beneficente, além da sua exclusão da administração da entidade. Os laços de parentesco entre Monlevade e o médico eram agravados pela recusa deste último em visitar os doentes. Somente fazia-o por muito favor, “e receitando quase que infalivelmente umas pílulas feitas de alcaçuz e chá de folhas de laranjeiras, meio prático de não gastar nem vasilhame, nem medicamentos”. Cf. “A Associação Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista”. *Comércio de São Paulo*, São Paulo, 21/5/1906, p. 3.

⁵⁶*A Tribuna*, Santos, 20/5/1906, p. 1.

Naquela oportunidade os empregados da Paulista também acusaram, além disso, sua indignação com a importação de equipamentos para as oficinas da empresa. Temiam que se repetissem novas dispensas de mecânicos como acontecera no ano anterior e nos primeiros meses do mesmo ano. Para eles, a importação de máquinas também fora obra de Francisco de Monlevade. Nas oficinas, mesmo os não afligidos com as dispensas, experimentaram uma não desejada diminuição dos dias úteis de serviço remunerados. Esse era um entre outros efeitos decorrentes da tecnologia importada pela Paulista. As mudanças acarretavam, como apontaram as lideranças dos ferroviários: “em mais trabalho em cinco dias de que em seis, quando era de seis dias o serviço por semana.”⁵⁷ Como mostra o quadro a seguir, a Repartição de Locomoção daquela ferrovia comportou 159 dispensas no referido período:

Designação	Data	Total	Diferença
Escritório	1905	19	
	1906	14	-5
Oficinas	1905	1034	
	1906	890	-144
Tração	1905	307	
	1906	297	-10 ⁵⁸

Uma onda de greves iniciou-se depois da paralisação dos 2.000 empregados da Paulista⁵⁹, concentrados em Jundiaí e em Campinas. Mas a greve se espalhou por outras regiões do interior paulista, atingindo diversas empresas. Entre os dias 10 e 20 de maio, de 1906, foram registradas 22 paralisações. Em Campinas também entraram em greve os empregados do Ramal Férreo Campineiro, da Funilense e da Mogiana - assim como os Cocheiros e Condutores de Bondes (Ferro Carril Campineiro).

Para o movimento grevista, foi fundamental a atuação das Ligas operárias regionais, que vinham implementando algumas das diretrizes tiradas no Primeiro Congresso Operário Nacional. As lideranças dessa mobilização, todavia, experimentaram

⁵⁷*Comércio de São Paulo*, 24/5/1906.

⁵⁸*Relatório nº58 da Companhia Paulista*. 1906. Apud. Dulce Maria Pompêo de Camargo, op. cit., pp. 65-66.

⁵⁹O total de grevistas na Paulista ampliou-se, para 3000 funcionários que aderiram no decorrer das mobilizações. O movimento contou com a adesão de grupos influenciados pela Federação Operária de São Paulo, que somaram mais de 4000 indivíduos formados por outras parcelas operárias, como gráficos, sapateiros, chapeleiros e tipógrafos.

desilusões diante da falta de solidariedade percebida no meio operário. Para a sua desolação, muitos maquinistas foram trazidos do Rio de Janeiro. Esses, contratados da Leopoldina e da Central do Brasil, surpreenderam os grevistas vindo para São Paulo a pedido dos dirigentes da Paulista, com o intuito fazer funcionar uma parte essencial dos serviços que havia sido interrompida⁶⁰.

Ao contrário do que ocorria com a maior parte dos contratados pelas ferrovias estatais (que não é o caso da Paulista) - como os trabalhadores jornaleiros (diaristas) que contavam com pouca qualificação técnica, recebiam baixos salários e praticamente não contavam com *status* profissional respeitável -, não eram previstos quaisquer benefícios assistenciais subsidiados pelos empresários e/ou pelo Estado naquela época. Embora houvesse concessões para alguns grupos de ferroviários, cabe ressaltar que isso ficava a critério dos empresários. As diferenças no tratamento recebido por cada um variavam de acordo com o nível de especialização técnica, posição hierárquica, repartição e, enfim, empresa onde trabalhava.

De acordo com Eric Hobsbawm, os maquinistas ingleses fizeram parte da “aristocracia do trabalho” no final do século XIX, distinguindo-se por variadas razões de outras parcelas de ferroviários. Para notar a amplitude das diferenças entre aqueles trabalhadores basta ver o tratamento recebido pelos foguistas. Assim como os maquinistas, estes eram separados dos demais empregados, sua carreira era completamente distinta e marcada por mudanças que dependiam do comportamento no local de trabalho, ou seja, desde que tivessem “dado seu primeiro passo na direção da plataforma da locomotiva”⁶¹.

Ao menos no caso das ferrovias brasileiras, mais especificamente no que diz respeito à organização assistencial de caráter voluntário, encontramos uma contradição com os preceitos delimitadores da função exercida por cada trabalhador. Não havia distinção: cada filiado pagava o quanto podia e recebia benefícios de acordo com as suas necessidades.

Trata-se de uma forma organizacional diferente daquela vista nas associações controladas pelos empresários e que, nesse sentido, incentivavam a reprodução de

⁶⁰Dulce Maria Pompêo de Camargo, op. cit., p. 138.

⁶¹Eric J. Hobsbawm. *Mundos do Trabalho*, op. cit., p. 325.

especificidades e diferenciações entre os ferroviários - que eram reforçadas nas próprias relações de trabalho.

Em seguida, ao início da greve de 1906, os dirigentes da Paulista foram levados a assumir uma atitude aparentemente virtuosa. Esses empresários viam-se, afinal, diante de dilemas do tipo: tolerar ou rebater a onda de sabotagens às suas propriedades, ou seja, às estações e às linhas férreas? Como represália ao movimento, foram invadidas pela polícia algumas casas de grevistas, muitos empregados daquela ferrovia foram presos e acusados de desacatar a ordem de retorno ao trabalho. Na época, circulavam notícias de pequenos danos materiais em virtude da ação dos manifestantes. Tratavam do desaparecimento de peças ou de grupos armados percorrendo a linha entre Jundiaí e Campinas. As notícias impressas pelos periódicos davam conta que os manifestantes impediam seus colegas de trabalhar; além de destruírem os trilhos: untavam os trilhos com sabão, azeite e graxa, o que obstruía o funcionamento das locomotivas. “Nos tubos laterais da máquina, por onde escoava a água, colocaram grande quantidade de sabão, talvez 4 quilos em cada tubo.”⁶²

O dia 30 de maio daquele ano seria estigmatizado pela violência: a polícia esmagou a greve em sangue. Um batalhão da Força Pública foi enviado para Jundiaí e dissolveu a concentração de manifestantes à bala. A violência empregada contra o comício, realizado na praça localizada nas proximidades das oficinas da Paulista em Jundiaí, resultou em vários mortos e inúmeros feridos⁶³. Apesar dos seus efeitos desastrosos, aquele procedimento foi seguido pelas autoridades policiais em outras ocasiões, como durante a intensa mobilização ocorrida entre 1917 e 1919.

Como observa Vera Lúcia B. Ferrante, ao dar-se conta de algumas das conseqüências do movimento de 1906, “a própria aceleração das greves mostra que não se pode fazer da classe operária uma espectadora passiva dos fatos que lhe diziam respeito, sem a menor parcela de iniciativa e de luta a favor de uma legislação protetora.”⁶⁴

Mas nem todos os estudiosos perceberam, com tanto otimismo, os resultados deixados pelo impacto trazido em função da referida manifestação. Azis Simão, por

⁶²*Comércio de São Paulo*, 24/5/1906, pp. 1-2.

⁶³Everardo Dias. *História das Lutas Sociais no Brasil*. São Paulo, Editora Alfa-Omega, 1977, p. 258.

⁶⁴Vera Lúcia B. Ferrante. *FGTS: Ideologia e Repressão*. São Paulo, Ed. Ática, 1978, p. 47.

exemplo, diz que “a greve da Paulista reavivou o entusiasmo do diminuto operariado, levando-o a uma greve geral que acabou numa derrota.”⁶⁵ Vejamos, todavia, alguns dos proveitos trazidos pelo movimento aos empregados não somente daquela ferrovia.

Algumas lideranças desses trabalhadores, em 1907, reclamavam que as administrações da Mogiana e da Paulista estariam desrespeitando os acordos firmados um ano antes. Expunham sua contrariedade quanto ao limite de 8 horas de trabalho diárias ser negligenciado, ou seja, advertiam os ferroviários que “muitos companheiros dos armazéns da Paulista e de algumas repartições da Mogiana continuavam a trabalhar mais horas extraordinárias.”⁶⁶

Após cada etapa de intensos protestos havia um impulso na organização sindical. A questão do assistencialismo - é importante salientar - foi sendo amadurecida também, e sobretudo nos instantes que precediam as agitações trabalhistas, tanto pelos ferroviários como pelos próprios empresários. Com relação a esse tema, convém atentar aos resultados do “Primeiro Congresso Operário”⁶⁷. Sem negligenciar a ênfase atribuída ao caráter de resistência inserida nas Resoluções daquele evento, Dulce Maria Pompêo lembra que o próprio documento também previa tolerância à beneficência, mutualismo e obras correlatas, desde que ficassem a cargo exclusivamente do operariado⁶⁸.

Os socialistas, na época, eram a única corrente do movimento operário a esboçar um projeto de legislação trabalhista e de regulamentação das condições de trabalho. As mudanças eram, em parte, resultantes das manifestações e da expressão da organização dos trabalhadores no cenário político. A questão trabalhista primava sob várias versões e incorporava-se a um conjunto amplo de projetos sociais. Como veremos adiante, foi decisivo o envolvimento de alguns indivíduos - como Nicanor do Nascimento e Maurício de Lacerda⁶⁹ - em congressos compostos por juristas preocupados com a montagem de

⁶⁵ Azis Simão, op. cit., p. 107.

⁶⁶ Cf. *A Terra Livre*, São Paulo, edições de 22/1 e 25/5/1907.

⁶⁷ Cf. *Resoluções do I Congresso Operário*, Rio de Janeiro, 1906. Apud. Paulo Sérgio Pinheiro e Michael Hall. *A Classe Operária no Brasil: 1889 - 1930*: vol. 1. São Paulo, Brasiliense, 1981.

⁶⁸ Cf. Dulce Maria Pompêo de Camargo, op. cit., p. 48.

⁶⁹ Influenciado pela Revolução Russa de 1917, Maurício de Lacerda participou ativamente de movimentos grevistas e operários desdobrando-se, nesse sentido, na luta por reivindicações proletárias e na fundação da Liga Socialista. Em 1921, ante esse envolvimento, seria excluído do Partido Republicano Fluminense, através do qual fora eleito vereador de Vassouras (1913-1923) e prefeito dessa cidade (1915-1920). Há muitas passagens de Maurício de Lacerda que merecem ser apontadas, envolvendo, por exemplo: sua participação no processo de montagem da

uma legislação internacional do trabalho. A ação destes advogados no cenário dos conflitos trabalhistas era reforçada pela fluente relação, que mantinham com certas lideranças operárias. Desse vínculo seriam gerados diversos planos de pressão para a legalização dos direitos sociais. Os deputados socialistas afinados com essa tendência marcaram presença nesse cenário, pelas muitas propostas que defenderam no fórum de debates formado desde o final do século passado⁷⁰.

As autoridades governamentais tinham um sério problema a resolver: driblar os conflitos sociais sem chamar, para si, a maior parte dos custos sociais que isso envolvia. Optaram, desde o final dos anos 10, pelo oferecimento de uma nova maneira de distribuição das garantias mínimas, atendendo assim a algumas necessidades e determinados interesses reclamados pela organização operária.

Como já dissemos, os conflitos vistos no início do século encontravam eco nas denúncias e propostas dos socialistas. As idéias que esses defendiam reafirmavam a existência dos descontentamentos e das reivindicações operárias. Para receber atenção, aqueles críticos, ressaltaram o problema da carência material vivenciada pelos assalariados e os excessos do arbítrio patronal. Nestas circunstâncias, argumentando que imperava o poder dos empresários, sugeriam que deveria caber ao Estado e aos empresários financiar, conjuntamente, os recursos destinados ao assistencialismo. Essa proposta baseava-se na perspectiva de compensação das dificuldades experimentadas pelos trabalhadores, permitindo-lhes, assim, subsistir com um mínimo de dignidade diante das relações implementadas pela grande indústria capitalista.

Os apelos eram vistos nos jornais e os protestos dos maiores interessados se fizeram ouvir através de greves e outros modos de manifestação. Esses elementos juntos provocaram uma mudança sensível quanto à qualidade do atendimento assistencial

legislação social no país; como articulador de alianças entre certos grupos políticos no país; a colaboração dada junto com outros intelectuais à redação da revista *Clarté* (1921); como proprietário do jornal carioca *Avante* (1922-1923); como participante, juntamente com outros civis, das articulações que resultaram no levante militar de 1922; etc. Cf. Fundação Getúlio Vargas. *Dicionário Histórico-Biográfico: 1930-1983*: vol. 2. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1984, pp. 1731-1732.

⁷⁰Os deputados socialistas Brasília dos Santos e Arthur Bréves, por exemplo, defenderam sem sucesso na sessão da Câmara Legislativa de São Paulo, ocorrida no dia 1 de julho de 1891, a extensão da proteção assistencial subsidiada pela União à toda a classe operária, e não mais apenas a algumas poucas categorias de servidores públicos. Cf. *Avanti*, São Paulo, 20 e 21/4/1901.

oferecida aos empregados de determinadas ferrovias. Infelizmente não conto com dados, para avaliar de modo preciso como a referida alteração processou-se após o auxílio financeiro ser colocado em prática pelos representantes do capital empresarial, como se deu no caso da criação do Fundo Especial de Pensões pela Paulista em 1910.

Os salários oferecidos aos ferroviários, assim como as relações no processo de trabalho, variavam de acordo com o setor de produção. Veja-se o caso do enorme desgaste físico exigido dos empregados braçais, que eram os que justamente recebiam os menores salários.

Cabe fazer um parêntese para traçar uma perspectiva contrária à apontada acima. Curiosamente, nas entrevistas que realizei com ex-ferroviários - que podem ser tidos como contrários aos movimentos diretos, como forma de reivindicar direitos -, um dos entrevistados (embora nunca tivesse ocupado tal função) aponta para uma imagem diferente daquela que consideramos ao atentar para a pouca valorização dos trabalhadores braçais:

“Muita gente diz ‘fulano de tal trabalha na linha, ele repara a linha de estrada de ferro, coloca dormente, põe trilho’. Mas esse serviço é profissional, um braçal não faz esse serviço; então tem muita diferença de um braçal para um profissional. (...) Valoriza muito este trabalho na linha. Além deles trabalharem na intempérie, são homens fortes, agüentam tudo. (...) O feitor é mais para certas repartições: pessoal da linha, dos telégrafos, do pátio. Em outras repartições existe o chefe e o ajudante de turma, que hoje é o supervisor. Só nas repartições mais rústicas é que tinha o feitor (...)”⁷¹

Porém, estavam entre os trabalhadores menos valorizados nas ferrovias (conforme pudemos concluir), tanto os que assentavam dormentes como os que cuidavam da limpeza dos banheiros e da sujeira acumulada nas estações. Além dos poucos recursos financeiros, de que dispunham para enfrentar seu dia-a-dia, alguns ferroviários deparavam-se com insalubridade e/ou com diversos riscos; como os que levaram à morte 6 contratados pela Sorocabana no início dos anos 30 - em meio à construção da linha Mayrink-Santos⁷².

⁷¹ *Entrevista com Elyseu Flósi, ex-mecânico da Seção de Reparação de Locomotivas da Companhia Mogiana, realizada na sede do STEFZM, Campinas, 28/5/1991.*

⁷² A conclusão dessa obra terminou em meados da mencionada década, quando já havia ficado para trás a fase áurea de ampliação da malha ferroviária no país.

No que concerne à construção da linha Mayrink-Santos, convém salientar que seguiu o traçado imaginado inicialmente, apesar dos problemas decorrentes das condições naturais. A linha incorporou-se fisicamente à paisagem do litoral sul paulista, ou seja, num terreno acidentado e íngreme que caracteriza a Serra do Mar. Seus construtores valeram-se de novos recursos tecnológicos, e superaram diversos problemas de natureza humana e material. Ressaltavam, dessa forma, a importância das ferrovias para a continuidade do desenvolvimento industrial, ocupação de regiões do interior e, enfim, o crescimento da vida urbana⁷³.

1.11 - MECANISMOS VOLTADOS AO “CONTROLE”

As ferrovias foram concebidas sob o viés das mais modernas técnicas mecânicas e administrativas surgidas na primeira metade do século XIX. Sob esse aspecto o empreendimento dependia de conhecimentos e recursos financeiros. Contudo, o mesmo não pode ser tido com relação ao fator humano, que surpreendeu aos empresários no final do século passado.

Para funcionar como uma locomotiva, com suas engrenagens centradas no funcionamento da máquina administrativa do empreendimento, os dirigentes das ferrovias tiveram que usar recursos diversos. A mão-de-obra contratada no setor passou a demonstrar uma enorme disposição em resistir a muitas das imposições trazidas pelo gerenciamento fabril.

Algumas parcelas destacavam-se das demais no quadro de empregados das ferrovias. Esse quadro, em boa parte, estava relacionado sobretudo à questão da qualificação técnica. Ao lidar com a falta de mecânicos, telegrafistas, maquinistas e outras profissões mais requisitadas, os dirigentes das estradas de ferro sentiam penosamente os efeitos das greves e de outras formas de enfrentamento. Daí terem se decidido a incentivar a criação de escolas profissionais, voltadas justamente à reprodução

⁷³Veja-se a respeito os estudos de: Alan K. Manchester. *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1973; Pierre Monbeig. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, São Paulo, HUCITEC/Pólis, 1984; Ary França. *A marcha do café e as frentes pioneiras*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1960; Fernando de Azevedo. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Companhia Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo, Martins, 1950.

dos conhecimentos ligados às próprias atividades, fundamentais para o funcionamento do seu negócio.

Foram os dirigentes da Central do Brasil que, em 1882, com a fundação da Escola Prática de Aprendizagem, introduziram uma nova tática de tratamento das disputas sociais no território nacional. O empreendimento trazia a reafirmação de quais eram os modos de conduta esperadas dos ferroviários, em vista do seu ambiente de trabalho. Em busca de domesticar os gestos dos operários, os empresários ligados a diversas ferrovias estimularam a criação de novas escolas profissionalizantes. A importância do método racional de ensino passou a residir, após várias tentativas que se seguiram nas primeiras décadas deste século, na possibilidade de formar o *caráter* [grifo meu] do trabalhador e reproduzir, assim, um ideal de ordem, disciplina, exatidão e responsabilidade.

Buscou-se inculcar esses elementos nos alunos das escolas profissionais criadas pelas ferrovias até 1930. Mas poucas das escolas criadas até então tiveram continuidade, e/ou propiciaram um bom desempenho para atender ao propósito almejado pelos empresários. A Paulista, por exemplo, montou em 1903 uma escola voltada à formação de aprendizes e, em 1924, instituiu cursos de preparo técnico por correspondência⁷⁴.

A primeira experiência no país que teve prosseguimento foi a Escola Profissional de Mecânica. Criada em 1923, essa instituição foi anexada ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo. Era considerada uma semente para a coordenação do ensino ferroviário⁷⁵.

O empreendimento - que contou inicialmente com subsídios do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio - atraía os mecânicos da Sorocabana. Entre os ramos ligados à mecânica, a nova forma de ensino priorizava a formação de ajustadores, torneiros, frezadores, caldeeiros, ferreiros. A criação da Escola Profissional de Mecânica também resultara, por outro lado, de um convênio envolvendo outras três ferrovias paulistas: a Mogiana, a Paulista e a São Paulo Railway. Foi a associação entre os dirigentes destas empresas que possibilitou o surgimento da Escola Profissional de Mecânica, considerada a primeira iniciativa a oferecer um ensino profissional

⁷⁴Coraly Gará Caetano. "Qualificação e Ferrovias: A Experiência das Escolas Profissionais Ferroviárias (1920-1945)", in Maria Alice Ribeiro (coord.). *Trabalhadores Urbanos e Ensino Profissional*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1986, p. 237.

⁷⁵*Idem*.

padronizado de mecânicos no Brasil⁷⁶. Roberto Mange, seguidor dos princípios da Organização Científica do Trabalho, vinha influenciando os dirigentes das ferrovias paulistas e foi considerado o responsável pelo Curso Profissional de Mecânica. Mange fez desse empreendimento um laboratório experimental, onde seriam testadas várias maneiras de se manejar os instrumentos e o aprendizado de certos valores básicos.

As escolas profissionais representavam uma alternativa aos empresários, que buscavam neutralizar o desrespeito operário à ordem patronal estabelecendo uma nova forma de compromisso, fundamentada na aprendizagem profissional. Essa modalidade de saber baseava-se na reafirmação da disciplina e objetividade esperada para o interior do processo de trabalho. Uma maior produtividade viria como consequência desse modo inovador de tratar as relações de trabalho. Esse foi o objetivo que levou os dirigentes de algumas ferrovias a investir na montagem de cursos para seus empregados. Adentravam, assim, na era de reprodução dos conhecimentos técnicos voltados à busca de uma maior aceitação da rigidez das normas e deveres estipulados na relação capital-trabalho.

Na correspondência entre a racionalidade e a fragmentação, novas iniciativas já vinham sendo empreendidas desde o final do século passado, mas nem sempre as medidas tomadas pelas empresas atendiam satisfatoriamente ao que queriam os dirigentes das estradas. O mesmo pode ser dito quanto ao processo de gestação do sistema previdenciário brasileiro.

Assim como ocorria em outros ramos da grande empresa capitalista, no período de transição do século XX, os dirigentes de algumas estradas de ferro vincularam a questão do assistencialismo à disciplina fabril. Uma experiência interessante vista nos Estados Unidos retrata bem o que os dirigentes de algumas ferrovias brasileiras pretendiam ao lançar mão desse recurso:

“Não me interessa se o teto cair e quebrar suas máquinas, terão de pagar do mesmo modo. [dizia Frederick Taylor aos empregados na empresa que estava administrando] Toda vez que um homem quebrava alguma coisa, multava-o e encaminhava o dinheiro para a associação de benefício mútuo, de modo que no fim ele retornava ao homem. Mas eu os multava com ou sem razão.”⁷⁷

⁷⁶*Idem*, p. 238.

⁷⁷Frederick Taylor. *Scientific Management*. Nova York e Londres, 1947. Apud. Harry Braverman. *Trabalho e Capital Monopolista: Degradação do Trabalho no Século XX*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977, pp. 90 -91.

Penalizando os salários, a título de implementação de um fundo social voltado ao atendimento dos empregados, o gerenciamento das relações produtivas vinha atender aos preceitos inclusos numa estratégia patronal extremamente oportunista. O mesmo ocorria no caso brasileiro, através das associações beneficentes formadas em várias ferrovias, cujos empregados sofriam com as multas aplicadas com o objetivo de punir o desrespeito às regras fabris.

Essa tentativa de impor uma *aprendizagem da obediência às normas fabris* [grifo meu], experimentada nas estradas de ferro em diversos países, seria reforçada através das escolas de aprendizagem profissional. Tratava-se da sujeição às regras, destinada a implementar atitudes e práticas pedagógicas voltadas à reprodução dos conhecimentos técnicos. Este foi, aliás, o sentido primordial que motivara as iniciativas das empresas também no campo do assistencialismo.

Tendo em vista o controle dos ferroviários, através da disciplinarização e reprodução de conhecimentos técnicos, os dirigentes de diversas estradas de ferro no país ofereceram incentivos com a finalidade de obterem uma maior destreza no uso da força muscular dos seus funcionários. Acreditavam que essa *qualidade* [grifo meu] poderia ser aprendida e regulada, consecutivamente, através das escolas profissionais e dos modos inovadores de administração do processo de trabalho.

Partia-se, nesse sentido, do princípio que fragmentava as etapas do processo de trabalho, isto é, da concepção de um mesmo modo de se pensar as relações produtivas: um mesmo indivíduo não possui, no mesmo grau, todas as qualificações requisitadas⁷⁸.

Como apontam alguns estudos, que trataram desse tipo de pensamento, um “corpo pensante” era amadurecido pelos empresários nos anos 20. O resultado dessa percepção levou à valorização da educação oferecida por escolas profissionais semelhantes às criadas pelas estradas de ferro. As ações dos empregados seriam fiscalizadas por engenheiros capacitados de planejar, coordenar e conciliar os interesses da empresa⁷⁹. Os trabalhadores, no entanto, não se limitavam a seguir ordens recebidas de seus “comandantes” (indivíduos que ocupavam posição superior dentro da hierarquia fabril).

⁷⁸Karl Marx. *O Capital*: vol. I. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1980, p. 386.

⁷⁹Liliana Bueno dos Reis Garcia, op. cit., p. 72.

Os cargos de direção das estradas de ferro eram oferecidos a especialistas em construção e em mecânica, papel em que os engenheiros se enquadravam perfeitamente. Além da complexidade de conhecimentos exigidos, para ocupar as funções de comando, estes deveriam impor a ordem fabril, planejar a construção de pontes, direcionar o reparo das locomotivas e, mesmo, cuidar da fabricação de trilhos, sempre privilegiando os interesses do capital e garantindo, nesse sentido, a disciplinarização operária através da racionalização do modo de produção.

A eficiência e o papel estratégico esperados daqueles profissionais, os engenheiros, eram elementos fundamentais à perspectiva dos dirigentes das estradas de ferro. O gerenciamento dessas empresas tentou, através dos conhecimentos trazidos pelos engenheiros, ir além da construção de pontes e/ou outros empreendimentos relacionados à parte física do negócio.

O interesse patronal, ao dar aos engenheiros cargos de destaque na hierarquia fabril, objetivava uma organização social das atividades que atendessem às suas expectativas, ou seja, direcionando um conjunto de relações de caráter administrativo formadas no interior do processo de trabalho. Foi função dos engenheiros, nesse sentido, atenuar o poder de reprodução dos conhecimentos técnicos que vinha sendo mantido nas mãos de alguns grupos de ferroviários mais qualificados tecnicamente, cujas reivindicações tinham enorme peso nos movimentos da categoria.

O papel fundamental exercido pelos telegrafistas, em meio aos movimentos reivindicatórios (ao lado de outros grupos contratados pelas ferrovias), justifica o grande interesse dos empresários em incluir essa atividade entre as primeiras ensinadas nas escolas profissionalizantes. A atenção, cabe lembrar, devia-se à facilidade de enviar e receber mensagens entre lugares distantes, ou seja, de emitir e interpretar sinais entre pontos distintos das linhas férreas. Trata-se de uma atividade crucial, sobretudo no século passado, quando surge o telégrafo Morse inventado pelo norte-americano S. B. Morse (1791-1872) - baseado na transmissão de mensagens: um código formado por pontos e traços.

Primeiro o sinal dos telegrafistas, depois o início da greve. Foi o que ocorreu no movimento iniciado no dia 26 de junho de 1894 nos Estados Unidos⁸⁰. Os maiores interessados, os agulheiros, recusavam-se a ligar carros da Pullman, reivindicando o aumento imediato de seus salários. Tal mobilização em poucos dias expandiu-se aos empregados de outras 26 estradas de ferro. Todas as linhas transcontinentais pararam, com exceção da Great Northern, por onde não passavam os carros da Pullman.

Numa das estimativas da luta, que estendeu-se por 27 estados e territórios, 260.000 ferroviários participaram. Tal atitude refletia a forma de solidariedade encontrada para com o protesto dos empregados da Pullman⁸¹. No Brasil, no entanto, os ferroviários jamais obtiveram a mesma união no plano nacional.

Rápida e eficiente, a codificação dos sinais telegráficos vinha sinalizando a deflagração de muitas greves operárias no começo do século XX. Em várias regiões do planeta, os dirigentes das estradas de ferro viam-se diante de um mesmo quadro, ou seja, no cerne da questão encontrava-se o problema da disposição de protesto da mão-de-obra contratada. Os empregados das estradas de ferro vinham se organizando em associações, ao lançar mão do enfrentamento direto como meio de reivindicar seus direitos. Seu número era considerável particularmente onde as locomotivas surgiram. Havia 47.000 trabalhadores contratados nas estradas de ferro britânicas em 1847, 112.000 em 1860 e 275.000 em 1873⁸². No Brasil, todavia, o total de empregados junto às ferrovias não pode ser medido, precisamente devido à falta de dados. Mas é sabido sobre o crescimento do empreendimento que houve aqui - bem menor, aliás, que o ocorrido em países mais desenvolvidos economicamente.

É bom lembrar que foram os grandes fazendeiros da região sudeste que, desde meados do século passado, passaram a demonstrar um enorme interesse pela busca de alternativas para o escoamento dos produtos que comercializavam, principalmente do

⁸⁰Dos acertos entre grupos econômicos e o setor público surgiram obras gigantescas, especialmente em regiões economicamente mais desenvolvidas; como nos Estados onde, diferente do que ocorreu em várias regiões da América Latina, os investimentos para a construção das ferrovias não vinham na sua maior parte dos bancos europeus. Em 1862, por exemplo, em consequência das negociações entre o governo norte-americano e o capital privado, iniciava-se o funcionamento de um trajeto férreo transcontinental resultado da junção de duas grandes empresas: a Union Pacific e Central Pacific.

⁸¹Douglas E. Ashford, op. cit., p. 12.

⁸²Frank McKenna, op. cit., p. 26.

café. Enquanto que em 1854 haviam sido construídos 14 quilômetros de linhas férreas no país, em 1860 já havia 223. Nesse meio tempo iniciou-se a construção de ferrovias no Estado de São Paulo, em 1870, com o tráfego da linha Jundiaí-Santos. Esse trecho, controlado pela São Paulo Railway, contava na época com 139 quilômetros, o que representou 18,7% do complexo férreo brasileiro naquele momento. Vinte anos depois houve um aumento significativo na correspondência entre o total de trilhos montados em todo o país e o formado em São Paulo. A extensão de trilhos nesse estado correspondia a 24,3% do complexo do Brasil em 1880. Em 1900, quando havia 15.316 de quilômetros de trilhos no território nacional, e 3373 em São Paulo, o percentual de trilhos construído no território paulista baixa para 22,8⁸³. Mas a forma de relação entre o total de quilômetros de ferrovias no Brasil e em São Paulo oscilava ainda mais, apesar que de modo insignificante, nas décadas que se seguem na primeira metade do século XX.

1.12 - OS ACIDENTES

No quadro internacional do fim do século passado foram promulgados vários decretos voltados aos interesses dos operários, como os que concediam amparo em caso de doença, velhice e acidentes de trabalho. Diante da solução jurídica encontrada para o problema dos acidentes de trabalho, podemos observar certas demonstrações de antipatia por parte do patronato em face da afirmação do poder público, como interventor nas disputas por direitos sociais.

A lei francesa de 9 de abril de 1899, por exemplo, deixava a cargo dos empresários todas as despesas com o seguro. Foi, nesse sentido, repudiada pelos representantes patronais. O processo de formação dos direitos sociais, no entanto, foi sendo desenvolvido gradativamente, de forma mais ou menos vagarosa de acordo com os diferentes momentos e as situações vistas, isoladamente, entre as diversas regiões do planeta onde os políticos debatiam sobre as suas implicações.

Desde 7 de junho de 1871 que, na Alemanha, os legisladores passaram a assumir o propósito de se efetivar a indenização aos que sofressem acidentes no trabalho. Mas o consenso quanto à forma jurídica a ser adotada para o funcionamento daquele direito só veio no dia 6 de julho de 1884. Com a promulgação da legislação sobre o assunto

⁸³Flávio Azevedo Marques de Saes, op. cit., p. 24.

estabelecida nessa data passava a ser reconhecido um conjunto de normas, que definiam a institucionalização da obrigação patronal quanto ao oferecimento de um seguro de risco de acidente.

Como na França, a legislação previdenciária alemã seria entregue ao livre arbítrio dos empregadores, sendo criada consecutivamente por um órgão oficial voltado à fiscalização do cumprimento dos seus princípios: a Administração Imperial de Seguros. Em ambos os países, o Estado assumiu uma postura não vista até então, em nenhuma região concedia-se assistência oficial aos trabalhadores, ao menos aos que eram empregados no setor privado.

Tanto na França como na Alemanha estabeleceu-se, no final do século passado, o tratamento legal à questão dos acidentes no local de trabalho. A indenização considerada pelos decretos aprovados nesses países não dependia, como ocorreu mais tarde na Inglaterra, da culpa direta ou indireta pelo infortúnio dos acidentados ser ou não dos patrões.

Foi a lei inglesa de 6 de agosto de 1897, por outro lado, a que primeiro definiu o princípio do risco profissional, excluindo-se em parte a responsabilidade dos empresários ao considerar, essa responsabilidade, somente nos casos em que se constatasse que os acidentes ocorreram por falta de manutenção das máquinas, pela falta de luminosidade no local de trabalho, pelo excesso de trabalho e conseqüente fadiga dos trabalhadores, etc.

A lei austríaca, de 28 de dezembro de 1887, definiu que o total das despesas com o contrato de seguro de acidentes deveria ser custeada tanto por patrões como pelos operários: os primeiros pagando 9/10 e os segundos pagando 1/10. Os estabelecimentos especiais criados para esse seguro passaram a ser administrados por uma comissão composta de patrões, operários e membros do governo provincial. A lei austríaca foi melhorada e ampliada progressivamente em 1888, 1891, 1893 e 1894⁸⁴.

Também merece ser destacada, entre as regulamentações criadas em fins do século XIX, a lei dinamarquesa de 1891, por ser a primeira a instituir a fiscalização direta do Estado sobre a organização previdenciária.

Nesse conjunto de tentativas, para montar uma nova maneira de tratamento da questão social, igualmente destacou-se a lei espanhola. Decretada em 1900, esta

⁸⁴Evaristo de Moraes. *Apontamentos de Direito Operário*. São Paulo, LTR/USP, 1971, p. 18.

regulamentação consagrou o princípio do risco profissional, resolvendo muitos dos conflitos teóricos pendentes acerca dos acidentes no trabalho.

Os protestos dos trabalhadores encontram repercussão nos congressos ocorridos naquele período, os quais eram formados por estudiosos dos direitos sociais. Algumas garantias foram de certo modo tidas como *mercadorias raras, utilidades e/ou especiarias* [grifo meu], ou seja, como valor de troca na relação entre o Estado e determinadas lideranças operárias.

Já no início do século XX, as notícias sobre acidentes de trabalho rapidamente sucediam as tragédias vividas pelos trabalhadores e pelas famílias destes, que ficavam desamparadas diante de variados imprevistos.

Os relatos sobre os acidentes de trabalho não restringiam-se às regiões onde se consolidava a presença do complexo ferroviário. Porém, geralmente era principalmente nestas áreas que as notícias publicadas pelos jornais tinham maior repercussão, notadamente a partir da época em que passaram a ser veiculadas com grande velocidade. Isso ocorreu na Inglaterra de 1812⁸⁵, com referência ao soterramento que provocou a morte de 92 ingleses que trabalhavam em uma mina, em Felling.

Em Campinas e em outras cidades do interior paulista o assunto ganhou um enorme destaque na passagem para este século. Não era raro, o tipo de comentário como o publicado pelo *Diário de Campinas*, no dia 9 de outubro de 1902, dizendo “ficou ferido homem de cor preta em acidente na Cia. Paulista”⁸⁶.

Quem lia e/ou ouvia as descrições trazidas pelos textos impressos ficava impressionado. Era incentivado a ver mais próximo o perigo de acontecer consigo próprio

⁸⁵As notícias sobre acidentes tornavam-se públicas, e contribuíram nesse sentido para o surgimento de novas reflexões a respeito da vida operária. Tom Dwyer, um especialista nesse assunto, trata de um conjunto complexo de situações vinculadas às causas e efeitos dos acidentes no local de trabalho. Veja-se, sobre o assunto, várias de suas obras: *Life and Death at Work - Industrial Accidents as Case of Socially Produced Error*. New York, Plenum Press, 1992; “Acidentes do Trabalho: Em busca de uma Nova Abordagem”, in *Revista de Administração de Empresas*. São Paulo, n° 29, abr./jun., 1989; “Novos desafios para a ergonomia: reflexões sobre a segurança do trabalho”, in *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*. Rio de Janeiro, n° 69, fev./março, 1990; “Acidentes, questão política”. *Jornal da Tarde*, São Paulo, Caderno de Sábado, 2/5/1992, p. 6; “Hit and Miss”, in *Industrial Relations Review*. Auckland. n° 6, march-april, 1980; *Une conception sociologique des accidents du travail*. Tese de doutoramento, *L'École des Hautes Études en Sciences Sociales*, Paris, 1978.

⁸⁶Cleber da Silva Maciel. *Discriminações Raciais: Negros em Campinas (1888-1921)*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1987, p. 150.

o mesmo que atingiu outros, conforme indicavam os relatos trágicos contando sobre as moléstias e/ou mortes que atingiam os trabalhadores.

Alguns estudos sobre as condições de trabalho revelam o cerne de inúmeros acontecimentos imprevistos e penosos aos empregados. José Augusto Coleta destaca, ao analisar as causas de acidentes nas ferrovias soviéticas, a fadiga provocada pela duração do transporte de casa ao local de trabalho, devido à falta de repouso dos trabalhadores⁸⁷.

Determinadas categorias, em especial, ficavam mais expostas aos casos fortuitos e fenômenos patológicos inesperados, dos quais sobrevinham doenças. Os infortúnios experimentados impulsionaram mineiros e ferroviários, desde o século passado, e eram evidenciados no plano de protestos. Aqueles trabalhadores passaram a exigir medidas, para sanar uma parte dos males trazidos pelas relações mantidas com o sistema da grande empresa capitalista.

Nas ferrovias brasileiras, como ocorria em outras partes do mundo, pouco fazia-se para amenizar a situação dos acidentados, fossem trabalhadores ou passageiros. Não encontrei nenhum indício de que houvesse uma legislação eficaz no século XIX (diferente do que ocorria em alguns países europeus) prevendo a proteção das vítimas por atropelamento, descarrilhamento, choque ou situações de tragédia geradas no funcionamento das locomotivas e oficinas.

Em 1919, consecutivamente à promulgação da lei de indenização de acidentes de trabalho no país - que abrangia as companhias de transporte, construção e fábricas diversas (lei desrespeitada de modo considerável pelo patronato) -, foram criadas as primeiras empresas privadas voltadas ao oferecimento de seguro do trabalho. Estas empresas passaram, por outro lado, a representar um foco de resistência à política securitária estatal, o que não chegou a ser um obstáculo no início do processo de institucionalização do sistema das CAPs.

1.13 - BREVE É A VIDA

Em várias partes do Brasil recém-republicano, o tratamento médico-hospitalar dos desassistidos era esporádico. Geralmente dependia da *caridade* [grifo meu] dos fazendeiros, que financiavam a maior parte dos hospitais existentes. Restrito e geralmente

⁸⁷José Augusto dela Coleta. *Acidentes de Trabalho*. São Paulo, Editora Atlas S.A., 1989, p. 49.

apresentado como um gesto filantrópico, o amparo oferecido por essas instituições estendia-se à população carente. Serviços diversos eram prestados por entidades como a Santa Casa de Misericórdia de Campinas - fundada em 1876, quando as epidemias deixaram os moradores da localidade perplexos diante do crescente número de óbitos. 1.974 pessoas foram internadas na instituição entre meados de 1901 e 1903. Apenas 29 pacientes, no entanto, custearam os serviços de atendimento médico e de enfermagem recebidos⁸⁸.

A carestia social não permitiu atendimento a todos os necessitados, mais especificamente os que não podiam custear seu tratamento de saúde. E, mesmo quando atendidos, podemos imaginar que muitos trabalhadores temiam morrer ou ficar inválidos e deixar de dar sustento para suas famílias. O sofrimento era impulsionado pelo ritmo exaustivo de trabalho e pelas dificuldades de sobrevivência material independentemente das tragédias - como as provocadas nos casos de acidentes.

Não foram poucos os assalariados que tiveram suas vidas comprometidas, principalmente em momentos de uma queda brusca do seu poder aquisitivo. No ano de 1889, por exemplo, houve uma significativa falta de gêneros alimentares no país, em contraposição ao aumento de ganhos dos comerciantes. Estes aproveitaram-se da situação para aumentar os preços dos produtos considerados de primeira necessidade (alimentos, combustíveis, etc.).

Os observadores do início deste século perceberam isso especialmente ao atentar para a vida urbana, que facilitava a propagação de epidemias pela falta de condições básicas de higiene aliada à concentração de um grande número de pessoas numa área relativamente pequena. Quando chovia, as ruas de muitas cidades ficavam intransitáveis.

O caso de Campinas é exemplar: cidade onde as ruas passaram ser calçadas somente nas últimas décadas do século XIX. A sujeira acumulada - apontaram os médicos - facilitava a propagação de doenças. Ratos, esgoto a céu aberto e outras situações, consideradas como responsáveis pelo aumento das doenças, passaram a ser sinônimo de motivo de mobilização naqueles anos.

Mas a transformação na aparência de Campinas não aliviou, de imediato, problemas como o flagelo da febre amarela, apesar das várias medidas tomadas: pediu-se

⁸⁸ *Assembléia Geral da Irmandade de Misericórdia. 7/6/1903. Apud. Santa Casa de*

à população que não deixasse animais mortos na rua, e que os artesãos que trabalhavam na calçada as limpassem aos sábados. O total de 50.000 habitantes em 1889, naquela cidade, aumentara assustadoramente em três vezes em trinta anos, o que dificultava o saneamento da localidade. Isso provocou, nos primeiros anos deste século, epidemias de outras moléstias transmissíveis.

As estradas de ferro que passavam naquela localidade eram resultantes, em especial, das iniciativas dos fazendeiros interessados no escoamento do café. Os sucessos obtidos pelos cafeicultores refletiam-se, por vezes, em comemorações e festas que contavam com a presença da população local. Isso ocorreu em 1872, na inauguração da primeira estação de estrada de ferro construída na cidade - que marcava o fim da construção do trecho férreo (iniciado em 1870) entre Jundiaí e Campinas. Nessa ocasião, “até as locomotivas foram enfeitadas com laços, fitas e bandeiras, chegando no meio de grande algazarra popular, com sua velocidade de 10 km/h, sustentada pela combustão da lenha.”⁸⁹

Mas nem tudo era motivo de festa. Os ferroviários que residiam nesta cidade, em grande número, sentiram-se ameaçados ante a crescente onda de doenças que se alastravam desde a proclamação da República - como ocorria em outros grandes centros urbanos do país. Ao contrário de alguns poucos segmentos sociais - que contavam com mais recursos e, em função disto, se mudavam para outras localidades -, os trabalhadores em questão tinham de permanecer. Afinal, a transferência de local de serviço não dependia dos seus desejos e/ou necessidades, mas sim da disposição das próprias empresas.

Febre amarela, tifo, tuberculose, peste bubônica, cólera... A insegurança, percebida em Campinas e em diversas cidades do país desde o final do século XIX, em função das epidemias que persistiram até o início deste século, contribuiu para que o movimento operário na localidade tomasse uma postura em face da questão do assistencialismo. Em número considerável naquela cidade, os ferroviários encontraram-se diante de uma situação, entre outras, que com certeza repercutiu na formação de uma tradição de lutas específica, visando conquistar sobretudo algumas garantias assistenciais.

Misericórdia: Primeiro Centenário (MDCCCLXXI-MCMLXXI). Campinas, 1971, p. 142.

⁸⁹Margarita Barreto. *Vivendo a História de Campinas*. Campinas, Editores Associados/Mercado de Letras, 1996, p. 39.

“A morte chegava cedo, pois breve é a vida” - dizia Fernando Pessoa em verso⁹⁰. Acompanhando a análise do padrão de vida dos moradores das cidades brasileiras, nas primeiras décadas do século XX, não fica difícil (penso eu) associar as palavras do escritor português ao sentimento que, talvez, tenha afligido muitas parcelas marginalizadas do campo de direitos assistenciais, que ecoava inclusive na questão dos baixos salários. Por mais que se esforçassem, muitos trabalhadores, mesmo sem problemas de saúde aparente, eram afligidos por outras preocupações básicas sentidas no seu cotidiano.

Em nada aliviava a situação dos assalariados a existência de produtos nas quitandas e feiras, isto é, caso estes não pudessem ser consumidos pela falta dinheiro nos bolsos. O problema evidenciava-se em certos momentos, mais especificamente quando aumentavam os preços, o que ocorria devido à inflação, como viu-se ante a intensificação na emissão de moedas, em meio à aplicação do plano de valorização do café nos anos 10⁹¹. Por essa e outras razões, florescia um quadro complexo, favorável à ocorrência de reivindicações diversas.

Também podemos dizer que empregados e empregadores tinham, por vezes, seus interesses ligados de modos distintos, diante de situações como o aumento do custo de vida, má alimentação e falta de cuidados básicos de saúde. Problemas como fadiga, doença, morte e invalidez também eram apontados pelos segmentos sociais mais carentes. Porém, nem sempre estes recebiam a atenção esperada. Aparentemente não interessava aos empresários investir, por exemplo, para evitar os acidentes de trabalho. Uma parte desses - como os dirigentes de várias ferrovias instaladas em São Paulo - optou, quando muito, pelo oferecimento de pensões e auxílio médico-hospitalar aos seus empregados; ainda que de modo muito irregular e inconstante.

Se não houvesse um *mínimo* [grifo meu] de consenso nas relações de trabalho, devemos ponderar, não haveria motivo para que os empresários ficassem tranquilos. Muitos dirigentes de ferrovias, acredito, preocupavam-se até mesmo com o fato de que as associações beneficentes e caixas de aposentadoria e pensões operárias deixavam, por

⁹⁰Fernando Pessoa. “Cancioneiro”. (12/9/1933), in *Obra Poética*. Rio de Janeiro, Editora Nova Aguilar S.A., 1986, p. 105.

⁹¹Cf. Maria Yedda Leite Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva. *História Política do Abastecimento (1918-1974)*. Brasília. Biblioteca Nacional da Agricultura, 1979, p. 26.

vezes, de concretizar as funções de auxílio pretendidas. É nesse sentido que as garantias sociais previstas, em meio à polêmica trazida pelos movimentos operários, passaram de modo gradual a ser vistas, por parte do empresariado, como um elemento integrante do conjunto de atribuições sociais cuja responsabilidade deveria ser repartida com o poder público - idéia que ganha força a partir do final dos anos 10.

O direito à indenização em casos de acidente, no Brasil, consistiu na primeira lei assistencial que tratou indistintamente da classe operária. Surgia como uma proposta que arrastava-se na Câmara dos Deputados Federais desde os primeiros anos deste século. Quando é apresentado o primeiro projeto-lei a tratar dessa questão, em 1904, é rejeitada a proposta. Apesar de aprovada somente no final dos anos 10, a lei que tratou dessa matéria ficou com sua regulamentação pendente no Congresso Nacional⁹². Isso apesar dos esforços de muitos parlamentares para colocá-la em prática.

Nos discursos que faziam, perante outros políticos que despontavam nas primeiras décadas do século XX, alguns estudiosos da legislação previdenciária muitas vezes lembraram situações como a falta de sono, a má alimentação, os baixos salários, as doenças, a fadiga, o cansaço e, enfim, outros sintomas que pressagiavam a ocorrência de acidentes. Conseguiram, com sua insistência, convencer outros deputados a aprovar a respectiva lei em janeiro de 1919 - cujo texto original foi reformado um mês e meio depois, com a sanção do *Decreto-lei 13493* - promulgado no dia 5 de março de 1919. A aprovação do novo texto oficial reduziu o tratamento da matéria, revelando se tratar de um momento incipiente e experimental no processo de institucionalização dos direitos operários - que encontrava-se, ainda, marcado por diversas instabilidades e necessitava de ajustes cruciais para se tornar numa realidade palpável. Embora o texto aprovado em março fosse mais pontual - ao, por exemplo, ajustar um limite mínimo da indenização prevista ao trabalhador acidentado: em caso de incapacidade parcial e permanente⁹³ -, também deixou muitas brechas jurídicas para a ocorrência do desrespeito à lei.

⁹²Veja-se sobre a ação dos membros da Comissão de Legislação Social da Câmara dos Deputados que tentavam, em vão, sancionar os dispositivos necessários à implementação do tratamento aos trabalhadores em casos de acidente de trabalho. Cf. Jayme Aparecido Tortorello. *Acidentes do Trabalho*. São Paulo, Saraiva, 1994, p. 5.

⁹³*Idem*.

No caso das ferrovias, os operários mais sujeitos a imprevistos fatais eram os maquinistas, expostos freqüentemente ao risco de descarrilhamento ou choque de locomotivas. Entre 1912 a 1919 foram assinalados 11.895 acidentes de trabalho no Estado de São Paulo - de acordo com os dados contabilizados pelos funcionários do Departamento do Trabalho de São Paulo. Mas é com desconfiança que podemos considerar esses dados. Caso nos baseássemos em tais registros iríamos ter de admitir que houve, por exemplo, uma diminuição do total de acidentes considerados graves num período de 7 anos seguidos. Foram assinalados apenas 389 casos em 1912 e 348 em 1919⁹⁴. Apesar deste quadro numérico não seguir uma linha invariável, de ano para ano, é bom considerar outras alusões generalizadas do referido período. Encontramos uma soma de acidentes mortais inalterada, em outras palavras são assinalados 19 casos tanto em 1912 como em 1919. Já com relação à quantidade de acidentes leves encontramos 843 casos em 1912 e 1.355 casos em 1919.

Nesse último ano foram assinaladas 280 ocorrências nas estradas de ferro - o que representa 2,6% diante da soma dos incidentes registrados em fábricas, oficinas, depósitos e casas comerciais (4.363); vias públicas (2.691); construções, demolições e escavações (1.835); hotéis e pensões (706); zona rural (275); quartéis (111) e outros (383)⁹⁵. Não creio, todavia, que as informações assinaladas reflitam a realidade dos acidentes ocorridos no período e locais declarados. Os acidentes nas estradas de ferro podiam ser evitados com a conservação do material rodante e das linhas.

Como revelam as fontes pesquisadas, entretanto, a compra do material empregado nas estradas de ferro repousava mais na preocupação com a eficiência do processo de trabalho do que, propriamente, na idealização de se oferecer uma maior segurança aos trabalhadores. Na Companhia Tramway da Cantareira, por exemplo, que servia a região metropolitana da cidade de São Paulo, 10 locomotivas de passageiros e quatro de carga descarrilharam em março de 1928.

⁹⁴Convém ponderar a possibilidade, não muito remota, da alteração dos referidos registros, em função do interesse dos empresários em camuflar o total real de casos dos acidentes, e/ou da negligência dos funcionários do Departamento do Trabalho de São Paulo - responsáveis pela elaboração das informações a respeito.

⁹⁵Cf. *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho de São Paulo: 1912-1919*. Apud. Vicente de Paula Faleiros. *O Trabalho da Política: Saúde e Segurança dos Trabalhadores*. São Paulo, Cortez, 1992, pp. 50-51.

Convém notar que a análise do total dos acidentes registrados naquele ano indica uma considerável variação de mês a mês. Em 1928 6 pessoas foram “colhidas” [termo usado pelos funcionários do Departamento do Trabalho de São Paulo] pelos trens da Cantareira, além de duas carroças, oito automóveis e sete animais. Outros 13 tipos de acidentes envolveram as locomotivas dessa ferrovia. Entre os imprevistos (acidentes não especificados que envolveram os trens da empresa naquele período) encontramos outras 217 ocorrências registradas, considerando os casos de descarrilhamento de carros e vagões.

A CAP da Tramway da Cantareira, como acontecia com relação às outras entidades do gênero, oferecia um ressarcimento aos acidentados, desde que as ocorrências resultassem na incapacidade temporária, total ou parcial dos operários⁹⁶.

Os riscos eram variados e, diante disso, faltava uma política gerencial que refletisse preocupação com vidas humanas. De fato, esse tema parecia não primar entre as metas patronais. Como já foi dito, o interesse em diminuir os casos de descarrilhamentos de locomotivas, carros e vagões manifestou-se não propriamente visando atenuar os efeitos dos males sociais ocasionados. Nesses casos preponderou, em especial, o interesse de se intensificar a dinâmica nas relações produtivas. Podemos constatar isso ao acompanhar algumas das estratégias adotadas por dirigentes de ferrovias que, enfim, importavam-se com as mudanças nas condições formadas no processo de trabalho. Nos defrontamos, assim, com o motivo alegado pela administração da Sorocabana em 1928, visando obter um aumento de verbas do governo estadual para promover a substituição de 439.618 dormentes das linhas da ferrovia. Em todo caso, como consequência deste empreendimento, conforme podemos averiguar no quadro adiante, houve uma diminuição no total dos acidentes registrados nas linhas daquela estrada:

Natureza dos acidentes	1927	1928
Choques e colisões	122	101
Descarrilhamentos diversos	1.510	1.308
Total	1.632	1.409 ⁹⁷

⁹⁶Cf. Artigo 16 do Decreto 4682, de 24 de janeiro de 1923: dispositivo que regulamenta o direito à indenização prevista no Decreto 3724 - sancionado inicialmente aos 15 de janeiro de 1919.

⁹⁷Relatório apresentado ao Sr. Dr. Júlio Prestes de Albuquerque (Presidente do Estado) pelo Secretário da Viação e Obras Públicas José Oliveira de Barrosa - Secretaria de Estado dos

Essas informações indicam uma diminuição significativa dos acontecimentos fortuitos. Isso se deve à manutenção apropriada das condições físicas da ferrovia. A resposta dos trabalhadores, diante de uma situação oposta, era a exaltação. Revoltavam-se diante da falta de garantias, tendo em vista os riscos aos quais estavam expostos. A situação dos negócios de empresários e fazendeiros repercutiam nos protestos pois, afinal, a demanda de atividades implicava diretamente na manutenção das linhas permanentes:

“Na época das chuvas verificaram-se ligeiras interrupções em vários pontos da rede, devido a inundações e quedas de barreiras, felizmente sem maiores conseqüências.

Fora disso, correram os trens regularmente, tendo sido raros e de pequena monta os acidentes ocorridos.

Não se registraram reclamações que dessem motivo a providências contra as estradas, o que parece indicar que os transportes se efetuaram mais ou menos satisfatoriamente.

É, entretanto, necessário que esteja atento e prevenido contra possíveis crises, devendo as estradas aparelhar-se para a eficiência reclamada pelo colossal desenvolvimento da produção e crescimento da importação.

As comunicações com o litoral e a questão portuária precisam ser estudadas e sem demora solucionadas.”⁹⁸

Alguns grupos de ferroviários aproveitaram, com relativo sucesso, da importância que tinham junto ao setor econômico ao qual estavam ligados. Cobravam melhorias quanto à qualidade no atendimento recebido das entidades assistenciais que os serviam. Sua persistência seria revelada em situações semelhantes às experimentadas pelos contratados na Paulista, que tiveram sucesso na sua luta contra a obrigatoriedade de vínculo com a entidade assistencial controlada pelos empresários desde o final do século XIX. Essa liberdade seria novamente perdida após 1923, com o advento das CAPs.

1.14 - FUNCIONAMENTO DAS ASSOCIAÇÕES BENEFICENTES

A questão econômica estava em primeiro plano nas discussões sobre a montagem do assistencialismo operário. Se de um lado os ferroviários contavam com um

Negócios da Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo: vol. 1 (2). São Paulo, 1928, p. 342.

⁹⁸Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos (Presidente do Estado de São Paulo) pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, op. cit., p. 192.

considerável poder de pressão sobre os empresários, sobretudo em virtude da posição estratégica que ocupavam mediante o desenvolvimento das relações capitalistas, podemos dizer que isso não foi suficiente, por exemplo, para consolidar as vantagens que os empregados da Paulista conquistaram em 1906 ou em 1910.

Se, de um lado a liberdade de participação desses trabalhadores no sistema assistencial é perdida, após a institucionalização da previdência social brasileira, podemos afirmar, de outro, que o oferecimento de uma porcentagem dos lucros por parte de determinadas estradas de ferro paulistas não surtiram, aparentemente, os resultados desejados por seus formuladores.

É o que sugere a leitura da seguinte descrição, feita pelo presidente da Associação dos Empregados da Paulista, que enfatiza tanto certos efeitos trazidos ao país pela Primeira Guerra Mundial como o aumento proporcional de filiados com baixos salários:

“Em 1911 (...) houve o aumento de 119 sócios da categoria de 3\$000 e 33 de 2\$000 e diminuição de 70 sócios de 1\$300, comparando-se com o movimento de 1910. Em 1912 (...) o aumento de 196 sócios de mensalidade de 3\$000 e 678 de 1\$300 e a diminuição de 17 de 2\$000, em cotejo com o quadro de 1911. Em 1913 (...) houve notável diminuição no número de sócios das categorias de 3\$000 e 1\$300. Assim é, que o número dos primeiros foi de 77 e dos segundos 463 - entretanto o número de sócios da mensalidade 2\$000 aumentou de 11, tendo-se em vista o movimento de 1912. Em 1914 (...) o aumento de 18 sócios que pagam 2\$000 - e de 33 de 1\$794 e de 2.000 de 1\$300, diminuindo de 182 de 3\$000. Em 31 de dezembro de 1914 o número de sócios da Beneficente eleva-se a 10.160, assim distribuídos: sócios de 3\$000 - 3.615, de 2\$000 - 253 e de 1\$300 - 6.292, além dos sócios gratuitos em número de 364 que constituem os pensionistas e pessoas das respectivas famílias de 22 que recebem auxílio mensal da Beneficente, compreendendo também pessoas de suas famílias.”⁹⁹

Apesar do aumento no valor absoluto da receita (1.934.700 réis) os encargos sociais daquela associação aumentaram em proporção muito maior entre 1912 (11.250.000 réis) e 1914 (21.050.000 réis), sobretudo devido à internação em hospitais. Muitos medicamentos de uso freqüente haviam aumentado de preço em até 100%¹⁰⁰. Aumentou significativamente, por outro lado, o número de aposentados e pensionistas.

⁹⁹ *Relatório da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista: correspondente aos anos de 1912 a 1914*. Jundiaí, Tipografia da Companhia Paulista, 7/1915, p. 3.

¹⁰⁰ *Relatório da Sociedade Beneficente...*, op. cit., p. 13.

Anos mais tarde, quando a previdência pública já era uma realidade para os ferroviários, a mesma tendência, de decrescer o total de filiados ativos em vista dos inativos, seria novamente apontada. Isso ocorreu no caso da própria instituição que servia os empregados da Paulista.

Em 1923, o quadro social da CAP daquela empresa registrou 19.809 familiares e 6.857 empregados. Destes, 267 beneficiaram-se com aposentadorias e 16 com pensões que custaram, respectivamente, 198\$437 e 77\$600 mil réis à administração daquela instituição previdenciária até 31 de dezembro do mesmo ano. O saldo nesse período, todavia, chegava a 1.919.575\$204, embora fosse visto com desânimo nas projeções futuras dos experientes dirigentes do sistema assistencial ali formado.

Recordando os efeitos da contribuição *voluntária* e anual de aproximadamente 1% dos lucros líquidos do empreendimento, para os fundos assistenciais de seus empregados¹⁰¹, convém notar que os recursos dessa iniciativa da Paulista, somados à contribuição dos próprios filiados, tornou possível à antiga Associação Beneficente da Paulista amparar, somente em 1911, 72 pensionistas e 134 famílias de ferroviários falecidos. Em 1914 esse número aumentou para 135 pensionistas e 229 familiares¹⁰².

Mas as despesas deviam-se ao atendimento de outras necessidades dos filiados - ou, ao menos, deveriam atender. Estava previsto nos *Estatutos* da entidade o oferecimento de socorro aos enfermos com serviços médicos e medicamentos; contribuição para as despesas de funerais e pensão aos sócios que, por moléstia, desastre, ou velhice, se tornassem incapazes para o exercício do seu emprego; oferecimento de pensão às famílias carentes de sócios; auxílio jurídico aos sócios mediante processos criminais; manutenção de escola destinada à instrução dos sócios e seus filhos; e um hospital, onde deveriam ser recolhidos os sócios enfermos que não tiverem família, nem meios de submeterem-se a tratamento em suas residências¹⁰³.

Surgida do desejo patronal de deter o avanço da autonomia organizacional dos empregados da empresa, aquela associação inspirou, em grande medida, o plano

¹⁰¹Liliana R. Petrilli Segnini, op. cit., pp. 55-56: "Em 1917, a renda líquida de 16.193.807.227 [réis] para um recolhimento ao Fundo de Pensões de 150.000.000. Em 1919, a renda líquida foi de 12.215.399.938 para um recolhimento de 130.000.000."

¹⁰²*Relatório da Sociedade Beneficente...*, op. cit., p. 19.

¹⁰³Cf. Art. 2º dos *Estatutos da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista (1906)*, op. cit., pp. 3-4.

defendido com sucesso por Eloy Chaves em 1923 junto aos outros deputados federais¹⁰⁴. Criada em Jundiá no dia 14 de abril de 1895, a referida associação beneficente parece ter sido concebida pelos dirigentes da Paulista como uma espécie de *antídoto* [grifo meu], instrumento que poderia neutralizar os conflitos trabalhistas. Escolhidos pelos dirigentes da empresa, os administradores dessa associação também contavam com recursos “extras”: o “recebimento de aluguéis” (de casas compradas em nome da entidade) e os “juros e dividendos” (em função da aplicação de parte das finanças).

A despeito das práticas especulativas destinadas à obtenção de lucros, os problemas financeiros enfrentados pelos administradores do assistencialismo operário persistiram na segunda metade dos anos 10. Chamo a atenção para duas reações constatadas em face desse contexto: uma declarada pelos representantes de algumas ferrovias, indicando a necessidade de retração dos direitos sociais oferecidos aos seus empregados e, outra, manifestada pelos próprios trabalhadores, indignados diante da privação de bens necessários para sua sobrevivência que, no caso dos segmentos filiados a entidades beneficentes - como a controlada pela Paulista - encontravam um razão a mais para pressionar o patronato.

1.15 - RAZÕES ÓBVIAS PARA A CRIAÇÃO DAS CAPs

Durante a Primeira Guerra Mundial a Europa sofreu uma enorme falta de víveres, o que fez com que boa parte dos produtos alimentícios brasileiros fosse destinada àquela região. O desvio de produtos para a região atingida pelos conflitos militares provocou um aumento significativo dos preços das mercadorias comercializadas no Estado de São Paulo e em outras partes do país, tornando-se a maior causa das reivindicações operárias da época.

Os trabalhadores lutavam para atualizar seus ganhos, em vista dos abusivos acréscimos no valor de mercadorias que necessitavam para sua sobrevivência. Tal dificuldade estava estreitamente ligada à conjuntura internacional e a outras especificidades, inclusive ao mercado de trabalho interno.

¹⁰⁴James M. Malloy. *Política de Previdência Social no Brasil*. Rio de Janeiro, Graal, 1986, p. 45.

Em meio a esse quadro, Francisco Paes de Monlevade articulava com Eloy Chaves¹⁰⁵ o plano que originaria a primeira legislação das CAPs:

“Foram longas as conversações ao pé do fogo, mantidas por Eloy e o seu fraterno afeiçoado Francisco Monlevade, notadamente após a idéia realmente feliz de se começar por uma das categorias de servidores cuja imediata proteção legal mais diretamente interessava às coletividades das zonas demograficamente mais densas do País e que se localizavam no Rio e em São Paulo: a dos ferroviários. Sabia-se do mal-estar reinante nos redutos onde se concentravam os servidores das ferrovias estaduais e federais, e uma lei previdenciária indiscutivelmente viria evitar que o clima de agitação, que lavrara em todos os quadrantes nacionais, os atingisse mais firmemente. O temor de uma possível insurreição no setor os alarmava, uma vez que, paralisados os transportes ferroviários, incalculáveis seriam os prejuízos de todas as zonas a que serviam, prejuízos tanto maiores quanto de complexidade inestimável, a atingir moral, econômica, financeira, social e politicamente todo o País. Bastaria que o povo não tivesse como se locomover, não pudesse comparecer ao trabalho nem retornar a seus lares para que praticamente todas as atividades entrassem em colapso. E isso na região mais próspera e mais importante do País. Funcionalismo público, comércio, indústria, tudo paralisaria. A visão do caos fê-los estremecer.”¹⁰⁶

Preocupados com as agitações de seus empregados, uniram-se os dirigentes da Paulista e da São Paulo Railway. Tiraram proveito do que fora aprendido com a destinação *voluntária* [grifo meu] de parte dos lucros das empresas ao assistencialismo, visando a aceitação de valores que defendiam junto aos trabalhadores. Mas não seria mais filantrópica a referida destinação a partir de 1923: transformou-se em uma obrigação. Apesar dos riscos assumidos, os dirigentes daquelas ferrovias demonstram-se decididos. Desse modo, a elaboração, aceitação e defesa do novo projeto legal representava um importante passo. Entretanto, não foi uma iniciativa pensada de súbito. Pelo contrário, surgiu de vários estudos e análises dos problemas envolvendo a relação empresa/empregados. Com o fim de solucionar o aumento dos conflitos operários, desde 1917 que foi planejada a criação de uma nova forma de organização assistencial.

¹⁰⁵Sobre Eloy Chaves, encontramos uma perspectiva ilustrativa na obra de Aldaiza de Oliveira Sposati: *História da Pobreza Assistida em São Paulo*. Tese para obtenção do título de Doutor em Serviço Social: apresentada à Comissão Julgadora da Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1987, p. 128: “(...) industrial, proprietário de usinas, que foi Secretário de Segurança Pública em São Paulo no período de 1917 e 1918, período da grande greve do operariado e de comoção causada pela epidemia da gripe espanhola, com incidente número de mortes na capital paulista, agravando a miserabilidade da população”.

¹⁰⁶Hermes Pio Vieira. *Eloy Chaves: Precursor da Previdência Social no Brasil*. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1978, p. 231.

Mas também seria fundamental, para a elaboração do projeto montado pelos dois sujeitos, o material trazido em 1919 por um engenheiro enviado à Argentina pela São Paulo Railway, empresa cujos empregados sobressaíram no movimento grevista ocorrido final dos anos 10¹⁰⁷.

As revoltas e os descontentamentos operários tornaram possível, enfim, colocar em pauta a emergência da criação de uma nova maneira de tratamento para a questão social. E, de fato, os registros indicam uma diminuição do movimento grevista dos ferroviários, que teve seu ápice em 1920, com a paralisação de duas importantes estradas no cenário nacional: a Mogiana, em São Paulo, e a Leopoldina, no Rio de Janeiro.

A oficialização do projeto de Eloy Chaves, ocorrida 3 anos após àquele movimento, vinha reafirmar o interesse de políticos e empresários, de buscar a cooperação operária, mesmo assumindo a incumbência de oferecer serviços médicos e farmacêuticos aos associados em cada instituição - apesar dos problemas apontados anteriormente, a exemplo do que se passou no caso da associação beneficente da Paulista.

Reuniu-se num mesmo plano, portanto, os estudos de entidades como a Associação Beneficente dos Empregados da Paulista - semelhante à formada na São Paulo Railway, na Mogiana e na São Paulo Railway - e da legislação previdenciária alemã (via interpretação argentina): inspiradora de dois sistemas ratificados em 1923 - na Argentina e no Brasil.

O sistema aprovado aqui, contudo, demonstrou ser demasiadamente oneroso; até mesmo pelos encargos salariais previstos: a contratação, por exemplo, de um tesoureiro e de secretários e dentistas em cada CAP. Mas é estranho que, na época da aprovação do projeto de Eloy Chaves, não tenha sido prevista - se é que isso não ocorreu - a série de problemas financeiros que, aliás, os próprios empresários alegariam no final dos anos 20 para manter o funcionamento do sistema previdenciário. Parte desses problemas seriam atribuídos ao funcionamento das farmácias que, contudo, já eram uma realidade para os associados das associações beneficentes. Estes recebiam, por meio dessas farmácias, medicamentos subsidiados: drogas e acessórios: ponto questionado não somente na segunda metade dos anos 10 como, também, no início dos anos 30.

¹⁰⁷Cf. Palmira Petratti Teixeira. *A Fábrica do Sonho*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990, p. 124.

Desde o término do século passado que era variado o auxílio oferecido aos filiados nas associações beneficentes. Estes recebiam ajuda em dinheiro, atendimento jurídico, auxílio funeral, ajuda para o pagamento de impostos, internação em hospitais, etc. Ao menos até o final dos anos 20, não foi introduzida nenhuma padronização acerca do oferecimento dos benefícios oferecidos por essas associações; ou seja, o recebimento das garantias variou muito em quantidade e em qualidade, de acordo com as instituições e o desejo dos dirigentes das respectivas empresas envolvidas.

Cabe notar que não houve um total desmantelamento das associações assistenciais de caráter privado após 1923. Muitas desapareceram, mas por etapas, deixando o legado de sua estrutura organizacional - aproveitada pelo novo sistema criado. Mas o total dessas entidades diminuiu desde o advento das CAPs; o que não quer dizer que não surgissem algumas novas depois de 1923.

O caso da Sociedade Beneficente da São Paulo Railway é ilustrativo: tinha 6.228 filiados em 1922, 2.008 em 1927 e 1187 em 1928¹⁰⁸. Embora não ficassem limitadas à relação capital-trabalho, as associações assistenciais dos operários eram em número maior que outras - que, por exemplo, tomavam como base de vínculo a raça, a religião, a nacionalidade, o nível nacional, etc. -, fossem formadas por empresa ou por categoria.

Por sua importância organizativa e estratégica, as entidades que congregavam as estradas de ferro destacaram-se, entre outras que também estavam distribuídas por empresa. Isso ocorreu no caso da Mogiana, da São Paulo Railway, da Paulista, da Sorocabana, da Central do Brasil e da Noroeste do Brasil¹⁰⁹.

Durante o período compreendido entre 1893 e 1935 foram formadas 23 associações assistenciais nessas mesmas empresas: 19 foram fundadas entre 10 e 1910, 3 nos anos 20 e apenas uma na década seguinte. Isso porque, geralmente, cada ferrovia possuía uma associação de grande porte, que atendia a todos os funcionários, e várias menores com metas mais modestas e abrangendo ferroviários de uma única estação ou seção.

¹⁰⁸ *Anuários Estatísticos do Estado de São Paulo (1898-1924)*. Apud. Tânia R. de Luca, op. cit., p. 46.

¹⁰⁹ É bom deixar claro que, no que diz respeito a esse assunto, não compartilho com determinadas afirmações categóricas - do tipo: "o mutualismo não deu origem nem se confunde com sindicalismo". Cf. Tânia R. de Luca, op. cit., p. 10.

Em todo o país, considerando-se outros setores produtivos, foram formadas 44 grandes associações assistenciais por empresa entre os anos 10 e o fim da década seguinte. Enquanto 5 dessas entidades estavam ligadas a empresas estatais, 39 filiavam empregados do setor privado. As associações formadas em 3 ferrovias pertenciam a esse último subconjunto: a da Paulista, a da Mogiana e a da São Paulo Railway.

O envolvimento dos empregadores, controlando e/ou concedendo recursos aos fundos dessas entidades, vinha negar publicamente o reconhecimento da capacidade operária em enfrentar problemas, e de resolvê-los sem o auxílio de outras pessoas. Ressalta-se, desde o início da interferência patronal na organização assistencial, uma feição clara com caráter político, visando deter o crescente aumento das experiências autônomas operárias.

De qualquer modo, representava um desafio aos empresários *reinventar* [considerando-se que havia associações criadas e mantidas sob o controle operário] os meios utilizados para disciplinar e explorar a mão-de-obra contratada. Podemos deduzir que o direcionamento da organização voltada ao assistencialismo era pensado como um instrumento valioso para tal fim. Seu sucesso, todavia, dependia de uma estrutura econômica relativamente complexa. O acesso às instituições bancárias, por exemplo, favorecia mais as entidades sediadas nos grandes centros urbanos, como São Paulo e Rio de Janeiro. Apesar de haver outros problemas para serem resolvidos, a questão maior residia em conquistar a simpatia dos trabalhadores.

Joseph Love afirma que as sociedades de socorro mútuo constituíram uma ala mais conservadora do movimento operário¹¹⁰. Eu compartilharia da mesma perspectiva - que não é o caso - se pensasse que ser conservador significa articular, barganhar e requisitar vantagens junto aos dirigentes das empresas. Isso se dava através de um determinado tipo de protesto que não estava alheio às expectativas operárias como, aliás, demonstraram as lideranças dos empregados da Central do Brasil na bem sucedida greve de 1891. Convém lembrar que o que mais afligia os funcionários dessa empresa era a inexistência de subsídios dos cofres públicos para garantir a obtenção do atendimento assistencial. Denominados de “trabalhistas”, por Boris Fausto (em *Trabalho Urbano e Conflito Social*), as lideranças desse movimento expuseram ao ridículo o frágil governo

¹¹⁰Joseph Love, op. cit., p. 216.

de Deodoro da Fonseca. Nas suas demonstrações de força, empregados de outras estradas de ferro também destacavam-se. Contudo, menos pela combatividade do setor, essa parcela de trabalhadores recebeu maior atenção das autoridades devido sobretudo ao papel estratégico, ocupado em vista da emergência do desenvolvimento de outros ramos produtivos no mercado nacional.

1.16 - ALGUMAS CONCEPÇÕES SOBRE O ASSISTENCIALISMO

Presente ao “Congresso Internacional de Assistência Pública e Privada”, que ocorreu na Paris de 1889, por ocasião da *Exposição Universas*, Ataulpho Napoles de Paiva resgatou para o Brasil o debate sobre o tema¹¹¹, incluindo-se a propositura de Léon Lefébure, da criação do *l'Office General de l'Assistance*.

Em Paris, ganhava hegemonia uma concepção de equilíbrio entre a afirmação do direito assistencial, constante na Constituição de 1848¹¹², e sua oposição, desenvolvida em 1850 por Thiers¹¹³, negando que o Estado devesse encontrar soluções à pobreza dos trabalhadores. A primeira, baseada nas concepções altruístas de La Rochefoucauld, substituiu a luta operária pela garantia do direito ao trabalho, pelo direito à assistência, que Marx contesta numa de suas observações de *O Capital*.

Nessa concepção, a assistência não seria um benefício, mas sim um “dever” da República que, através da assistência fraternal, deveria assegurar a existência de cidadãos necessitados, dando-lhes trabalho nos limites de suas forças, ou dando, em falta da família, socorros aos que não estivessem em condições de trabalhar. Thiers, por sua vez, em 1850, considera tal ação como “a destruição dos costumes, do amor ao trabalho”,

¹¹¹Cf. Ataulpho N. de Paiva: “Assistência pública - sua função jurídica”. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 1903; “L’assistance publique au Brésil”. *Congrès International d’assistance publique et privé*, Paris, 1906; “Assistência pública”. *Imprensa Nacional*, Rio de Janeiro, 1907; “Justiça e assistência; os novos horizontes”. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 1916. Apud. Sposati, op. cit., p. 119.

¹¹²Fator de peso para a elaboração daquela Constituição, também havia sido fundamental à tradição das corporações dos artesãos franceses oriundas do Velho Regime - revela Willian H. Sewell Jr. ao abordar o tema em seu *Work & Revolution in France - The Language of labor from the old regime to 1848*: New York, Cambridge University Press, 1982.

¹¹³Veja-se A. Thiers. *Relatório das discussões apresentado pela Commission de l’Assistance et de la Prévoyance publique, em 26 de janeiro de 1850, à Assemblée Legislativa francesa*. Nesse documento constam vários discursos de Thiers, reproduzidos anos mais tarde por Levy Calmon: Ibid. Terceira Parte, Tomo 8, chez, 1880. Apud. Henri Hatzfeld. *Du Paupérisme a la Sécurité*

como “um desmando”, uma vez que ocorre o emprego do fundo público “além da exata necessidade”. Para ele, a assistência deveria restringir-se à singela manifestação da caridade de todo o ser humano. Seria, pois, a simples manifestação voluntária e espontânea da virtude dos indivíduos.

Esta e outras concepções vinham sendo debatidas na Inglaterra desde o início do século XIX¹¹⁴, quando a polêmica sobre a seguridade atingia proporções inéditas. Era impulsionada por um grande desenvolvimento das técnicas de produção industrial mas, suas raízes, estavam presas a um contexto anterior. Polemizar sobre o tema do pauperismo vinha, em parte, atender aos interesses da burguesia. Inúmeras propostas foram levadas ao plano público, por intermédio de vários representantes do novo pensamento originado da preocupação com a falta de mão-de-obra devido, em especial, à expansão das relações capitalistas na modernidade. Faltavam respostas à população pobre nos países onde iniciou a Revolução Industrial. Desde o século XVII, todavia, que algumas tentativas vinham sendo empreendidas nesse sentido.

Médico, abastado produtor de terras, cientista e, acima de tudo, produtor de projetos sociais, William Pety deu uma contribuição pioneira a esse campo de discussões. Ficou muito conhecido após a divulgação da obra intitulada *Natural and Political Observations... upon the Bills of Mortality*, trabalho de sua autoria que seria publicado pela primeira vez em 1662. Este estudo quantitativo atacava a falta de atenção por parte das autoridades com relação a uma parte significativa da população potencialmente ativa no mercado de trabalho.

O século XVII conheceria ainda às propostas de um outro especialista, igualmente voltado à questão da participação do Estado em face do problema da falta de recursos materiais para se atender aos mais carentes sociais. Trata-se de Nethemiah Grew, que se referia a Pety como “meu saudoso e honrado amigo” e que, como aquele, apontava para a

Sociale (essai sur les origines de la sécurité sociale en France: 1850 - 1940). Paris, Librairie Armand Colin, 1971.

¹¹⁴Nessa mesma época, as associações de caráter voluntário surgiam em outras regiões industrializadas. Impressionado com o número de associações morais e intelectuais, voltadas ao auxílio-mútuo que floresciam em 1830 (e apesar do contraste representado pelo forte caráter individual), Tocqueville chegou a reconhecer que a espontaneidade, que as movia, se constituía numa verdadeira chave para a ação social voltada à organização dos Estados Unidos. Cf. Roy Lubove. *The Struggle for Social Security: 1900-1935*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1986, p. 1.

necessidade de haver integração entre os grupos sociais menos favorecidos materialmente. É bom considerar que os respectivos segmentos sociais, de acordo com Grew, deveriam integrar-se num processo de desenvolvimento do sistema produtivo baseado nas atividades de comércio.

Ambos estudiosos defendiam, enfim, que o Estado deveria empreender tudo que estivesse ao seu alcance para manter a saúde dos trabalhadores, prevenindo-os das doenças. Algumas das sugestões apresentadas surtiram efeito, mas não de imediato.

Os primeiros incentivos materiais voltados à questão do assistencialismo operário foram colocados em prática na Inglaterra, menos pela ação do Estado do que através das iniciativas de prósperos comerciantes e industriais. Foram estes os elementos responsáveis pelas primeiras instituições criadas no mundo moderno. Surgidas entre 1714 e 1790, essas entidades tinham a função de servir como dispensários, hospitais gerais e hospitais para grupos específicos de pacientes, em Londres e em várias províncias¹¹⁵.

Convém lembrar uma iniciativa que antecederia às propostas de Pety e Grew, prevendo a obrigação legal nacional de fornecer auxílio a segmentos miseráveis. Ao buscar o reconhecimento do seu poder junto à comunidade social, o governo inglês aprovou em 1601 a Lei dos Pobres, que também vinha contribuir para se tentar alcançar uma situação considerada condizente aos interesses burgueses.

A Lei dos Pobres foi extinta em 1834, época em que já havia diversos serviços de assistência social fornecidos tanto por instituições públicas onde os beneficiários recebiam alimentação e alojamento em troca de serviços prestados (chamadas *workhouses*) como por instituições de caridade e associações de auxílio mútuo (*friendly societies*) formadas por trabalhadores, que buscavam amparo em períodos curtos de desemprego e doença. Calcula-se que, em 1892, a quase a totalidade dos trabalhadores ingleses pertenciam a alguma organização coletiva¹¹⁶. A busca de tratamento para determinadas carências da sociedade, todavia, ainda continuava, em boa parte, nas mãos da iniciativa privada. Essa situação é gerada de modo lento e constante.

¹¹⁵George Rosen. *Da Polícia Médica à Medicina Social*. Rio de Janeiro. Graal, 1980, p. 210.

¹¹⁶Antônio Kandir. "Previdência Social: A experiência Internacional", in Ministério da Previdência Social e Comissão Econômica Para América Latina. *A Previdência Social e a Revisão Constitucional*: vol. IV. Brasília, , Pax Ed., 1994, p. 111.

O Estado Inglês assumiu, paulatinamente, a política defendida pelos pensadores do século XVIII. É o que se verifica com a criação da Junta Geral da Saúde, em 1848, para não cessar mais - e de forma sistemática - os investimentos do governo daquele país no assistencialismo aos pobres; valendo-se de um número cada vez maior de mecanismos legais. Estes foram introduzidos para resolver, em especial, o problema da exclusão dos trabalhadores no mercado de trabalho. Devemos ter em mente que os recursos voltados à seguridade entravam numa nova era. Deixavam aos poucos de serem privados e caritativos, estabelecendo-se gradativamente como uma prática técnica que ganhava amplitude, além de viabilizar transformações na relação entre empregados e empregadores. Mas isso somente foi possível após se realizar um aumento significativo do poder do Estado.

Suzanne de Brunhoff diz que a formação da previdência social se deu como uma âncora para o desenvolvimento das relações capitalistas, concluindo que a assistência aos pobres no século XIX persistiu como modo de garantir um exército industrial de reserva ao mercado de trabalho nacional dos países que adotaram aquela estrutura organizativa. Trata-se para aquela pensadora de uma maneira de seguro social que cobre os operários que representa um anacronismo ao aparecer como “função de classe”¹¹⁷.

Vemos que o surgimento do assistencialismo aos trabalhadores pobres, como uma organização, como mostra Aldaiza Sposati, não se fez simplesmente pelo aumento do sentimento humanitário ou da consciência social. Resultou menos de uma preocupação com o bem-estar, e mais da consciência patronal de que o auxílio se tornara necessário e poderia em tempos oportunos ser eliminado¹¹⁸. Diante do *laissez-faire* consolidaram-se várias formulações, que persistiram na teoria e na prática durante o século XIX, mas a importância e a ênfase dadas às versões sobre o seguro social dirigiram-se cada vez mais para a regulamentação previdenciária¹¹⁹.

¹¹⁷Cf. Suzanne de Brunhoff. *Etat et capital: recherches sur la politique économique*. Paris, Maspero, 1976.

¹¹⁸Em 1859, Edwin Chadwick - arquiteto da “Nova Lei dos Pobres”, elaborada com o objetivo de criar um mercado de trabalho muito competitivo e forçar a competição - defendia a atuação das autoridades governamentais na organização das empresas; ação que implicava em consolidar uma base mais monopolística do que competitiva.

¹¹⁹George Rosen. *Da Polícia Médica à Medicina Social*. Rio de Janeiro, Graal, 1980, p. 237.

Aproximadamente 400 regulamentações promulgadas na Alemanha, com mais de 1.000 decretos aprovados desde 1883, resultaram em um seguro social naquele país que encontra, por conseguinte, sentido nos termos propostos no final do século XIX¹²⁰. A explosão nas atividades legislativas na Alemanha e em outros países pode ser observada ao mesmo tempo em que eram abolidas as regulações restritivas e as obrigações sociais, que eram predominantes antes da Revolução Industrial. Os benefícios legalizados foram substituindo os favores obtidos pelas pessoas, através das relações que estas tinham com os ofícios aos quais estavam ligadas. As organizações operárias concentraram-se quase que exclusivamente onde também haviam permanecido os ofícios urbanos e corporações anteriores ao velho regime. Trata-se de um conjunto de similaridades no costume que permaneceram como tradição nas formas de organização dos trabalhadores do século XIX, mantida através das associações de auxílio-mútuo que representavam, assim, uma extensão das confrarias religiosas surgidas antes do Antigo Regime.

Alguns estudiosos buscaram a compreensão das relações de similaridade e dos costumes mantidos entre os trabalhadores do novo sistema fabril, estabelecido já na primeira metade do século passado. Mostraram que os operários viviam num ambiente social que exigia maneiras de sobrevivência específicas, engendradas por determinados meios no mercado de trabalho¹²¹.

O “Estado democrático moderno” - aponta A. D. Lindsay - fez muito mais do que assegurar para todos os seus membros garantias legais iguais: reconheceu que os homens poderiam ter direitos e que, apesar disso, seriam incapazes de participar, realmente, da comunidade, devido à situação de pobreza e miséria que estavam relegados¹²².

Não podemos deixar de atestar a importância dos empresários e do Estado, na organização de entidades voltadas para assegurar nos casos de doença, invalidez, morte, etc. É possível, nesse sentido, constatar as razões das iniciativas de médicos higienistas, parlamentares e advogados envolvidos nesse processo.

¹²⁰Cf. Peter Kohler, “Germany”, in obra coproduzida com Hans F. Zacher e Martin Partington: *The Evolution of Social Insurance: 1881-1981 (Studies of Germany, France, Great Britain, Austria and Switzerland)*. New York, St. Martin's Press, 1982, p. 27.

¹²¹Cf. Giovanni Berlinguer: *Medicina e Política*. São Paulo, Hucitec Ed., 1987, p. 57.

¹²²A. D. Lindsay. *O Estado Democrático Moderno*. Rio de Janeiro, Zahar Editôres, 1964, p. 209.

Nem sempre, todavia, a participação dos empresários deu-se como consequência dos apelos de médicos e de especialistas no estudo dos problemas sociais e/ou, propriamente, no sentido de satisfazer, mesmo que minimamente, as necessidades sentidas pelos operários. Parte dos serviços funerários oferecidos ao público na Alemanha do século XIX, por exemplo, passou a ser explorada pelos próprios empresários (*undertakers*), que alugavam carruagens assegurando a remoção dos falecidos até o cemitério. Providenciavam também o caixão, diferentemente da conduta que marcou o funcionamento de outras formas de atendimento aos trabalhadores no referido período¹²³.

Assim como outros serviços prestados, como um reconhecimento do papel representado pelos trabalhadores diante da ordem fabril, o auxílio-funerário seria financiado por instituições assistenciais sem fins lucrativos, controladas por trabalhadores e/ou pelos próprios empresários. Porém, no caso das associações dirigidas pelos operários, a iniciativa era impulsionada, simultaneamente, pelo interesse de aumentar o nível de sindicalização. Prova disto é a ação dos dirigentes da União dos Trabalhadores Gráficos de São Paulo, que optaram pela criação da União Gráfica Beneficente. Tratava-se de um departamento anexo àquele sindicato, e cujos estatutos - conforme assinalou Kazumi Munakata - indicaram como a solidariedade operária transformava-se em beneficência e num assunto meramente técnico: “criam-se até funcionários remunerados encarregados de homenagear os mortos: é a burocratização da solidariedade!”¹²⁴

No que diz respeito ao envolvimento do Estado nesse processo, Douglas E. Ashford mostrou que os liberais conseguiram produzir algumas idéias altamente persuasivas e originais sobre política social e econômica, mesmo após 1920¹²⁵, diante da ascensão de alguns governos totalitários na Europa (notadamente na Espanha, Portugal, Itália e Alemanha).

¹²³ Aqueles “tornaram-se importantes homens de negócio, os *Funeral Directors*... Entretanto, pesquisando o mercado da morte, como qualquer outro mercado econômico, e adotando os costumes do capitalismo, afirmaram-se, desde o início, como espécies de padres ou de médicos, investidos de uma função moral.”: Philippe Ariés. *O Homem diante da Morte*: vol. II. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora S.A., 1982, p. 652.

¹²⁴ Kazumi Munakata. *A Legislação Trabalhista*. São Paulo, Brasiliense, 1983, p. 51.

¹²⁵ Douglas E. Ashford, op. cit., p. 12.

Como afirmou Hobsbawm, a política burguesa no final dos anos 20 tornou-se por demais complexa e dividida, à medida que a supremacia dos partidos liberais desmoronava. Esse processo se consolidou após a Grande Depressão, como ocorreu exemplarmente na Alemanha com a ascensão de Hitler ao poder. O liberalismo deixava de exprimir um conjunto de aspectos políticos e ideológicos. A divisão entre a direita e a esquerda levaria ao enfraquecimento dos liberais desde aquela época. Cabe pôr em relevo que as disputas ideológicas e políticas entre os liberais radicalizaram-se à proporção que foram aumentando as dificuldades econômicas enfrentadas com a falta de empregos e pelo excesso de população carente e em busca de novos caminhos políticos como saída da crise enfrentada.

No começo do século XX “havia muitos países nos quais o típico membro das classes empresariais ou profissionais situava-se à direita do centro político”¹²⁶. O ideal nacionalista nessas regiões ganhou força conforme consolidava-se a integração mundial dos mercados produtivos. Mas este processo deixou de atender determinadas parcelas das classes dominantes e, em especial, às inúmeras frações sociais marginalizadas do jogo político. Justamente estes grupos, constituídos por trabalhadores, também se sentiram lesados com o fator competitividade; questionavam sobretudo a forma como se dera a expansão do capital financeiro e, enfim, o processo de formação das normas legais. Ressentiam-se do encaminhamento da montagem do Estado, que favorecia apenas aos poderosos.

Os fazendeiros eram vistos como *aproveitadores* [grifo meu] no caso brasileiro. De fato, foram os representantes da oligarquia rural que sobressaíram na constituição do governo central. No encadeamento de transformações administrativas foi essa a configuração que vinha sendo delineada, desde o período colonial, o que não mudou nos anos que se seguiram até 1930. Mas os empreendimentos produtivos ligados àquela parcela, argumentavam os contrários ao regime político brasileiro nos anos 20, deixavam de contemplar a maior parte dos interesses estratégicos vinculados à economia nacional.

O Brasil representava, no começo do século, um modelo regionalista de “desenvolvimento capitalista dependente retardatário”¹²⁷. Pode-se observar como, no

¹²⁶Eric J. Hobsbawm. *A Era dos Impérios: 1875-1914*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1992, p. 266.

¹²⁷James M. Malloy. *Política de Previdência Social no Brasil*. Rio de Janeiro, Graal, 1986, p. 56. O país aparece, nessa perspectiva, ligado a um modelo de crescimento orientado para a

contexto focalizado, uma ordem de mercado internacional se consolidava, bem articulada e controlada por forças avantajadas da Europa Ocidental e dos Estados Unidos. Mas a América Latina, inclusive o Brasil, não passara pelo mesmo processo clássico de desenvolvimento visto naquelas regiões.

Não houve no Brasil, nos diz Raymundo Faoro, a transição do feudalismo para o capitalismo moderno. Desenvolveu-se aqui, nas suas palavras, a questão social e econômica em meio a um contexto amplamente definido, por um Estado patrimonial tradicional intacto até 1889¹²⁸.

O Partido Republicano deixou de satisfazer, desde então, a uma gama ampla dos interesses políticos da sociedade. No entanto, a própria exclusão das camadas populares favoreceu a formação de um *pacto* [grifo meu], como algumas análises historiográficas têm demonstrado. Também representou, essa situação, num dos fatores decisivos para o sucesso do golpe armado de outubro de 1930 e, enfim, dos longos 15 anos de governo presidencial ilegítimo no plano eleitoral verificados no período subsequente. Outros fatores, que não irei comentar, em virtude da orientação temática seguida na presente discussão, fizeram-se também como elementos fundamentais no complexo processo no qual se deu, por conseguinte, a formação do estado ditatorial no Brasil, como ocorreu em vários países.

A questão partidária aparece relacionada, no contexto observado, ao problema da montagem de um tipo específico de estratégia política governamental. No caso estudado, igual a certos outros países europeus, o processo de canalização das decisões, sobre o campo de direitos sociais, recebeu uma forte influência de alguns consultores jurídicos no início dos anos 30, os quais já vinham defendendo no período anterior a centralização do poder nas mãos do Executivo. Até o final dos anos 10, esses juristas pouco conseguiram avançar no propósito de regularizar decretos sobre a questão trabalhista.

exportação. As autoridades políticas buscavam promover a modernização através de um tipo de ação governamental mais descentralizada, dominada por coligações das elites de base rural. Desde o início do século XX que esse plano foi esvaindo-se, por causa das próprias implicações do processo de desenvolvimento econômico. Tornou-se cada vez mais difícil aos representantes das oligarquias acomodar uma classe média que se expandia e uma classe trabalhadora emergente. Essa situação levou tais segmentos sociais se unirem a determinados setores das elites - também descontentes com a atuação do aparelho do Estado.

¹²⁸Cf. Raymundo Faoro, *Os Donos do Poder (Formação do Patronato Político Brasileiro)*: vol. 2. Porto Alegre, Editora Globo, 1979.

O plano vinha sendo traçado em congressos internacionais. Ocorreram mais de 200 encontros anuais nos primeiros anos do século XX. Evaristo de Moraes, um dos interlocutores desses debates, além de defensor de determinados caminhos que levavam à intervenção do Estado nas relações trabalhistas, assim descreveu a situação dos eventos:

“Dos esforços contínuos empregados nos Congressos de Zurich, de Bruxelas (1897) e de Paris (1900) resultou a idéia de ser fundada a ‘Associação Internacional para a proteção legal dos trabalhadores’, que tem sua sede na Suíça, em Bâle. Já foram realizados dois congressos, um em 1902 e outro em setembro de 1903). Basta, para melhorar seriamente as condições dos trabalhadores, que os poderes públicos de cada país se compenetrem da sua função social-econômica e decretem algumas leis para o trabalho. Não se suponha que o que é verdade na Inglaterra, na Itália, na França, deixa de o ser no Brasil.”¹²⁹

Os acontecimentos estudados passavam pelo processo de criação da previdência social no país, em 1923, que de um lado, é marcado pelo declínio dos partidos liberais na Europa e, de outro, por um aumento da influência de socialistas, fascistas e corporativistas de diversos setores. Devemos acrescentar, ainda, que parte da aceitação, que inspirou a apresentação da proposta de se formar uma organização assistencial, atrelada ao poder público, aparece mesclada à atuação de lideranças sindicais que, a exemplo de vários autores, podemos denominar “amarelos”.

¹²⁹Evaristo de Moraes, op. cit., p. 71.

CAPÍTULO II: ANOS 20: PERÍODO DE CONQUISTAS

“Fica criada em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país, uma Caixa de Aposentadoria e Pensões para os respectivos empregados.” (*Artigo 1º, do Decreto 4682*)

2.1 - DESVENDA-SE O ESTADO INTERVENTOR

A previdência social no Brasil, considerando-se um amplo contexto social e político, pode ser vista como algo iniciado em 1923, com o funcionamento do sistema das Caixas de Aposentadoria e Pensões: *Decreto 4682*. Ainda que estigmatizado pelo ar de novidade, no campo da organização oficial, como ocorrera no final do século passado com relação com às associações beneficentes, esse sistema causou inúmeras reações, favoráveis e contrárias, por parte de representantes das distintas correntes sindicais formadas no meio operário.

Proponho enfocar as ações de alguns protagonistas desse processo que, aliás, reflete o início de uma nova etapa nas relações entre empregados e empregadores no país.

Analisarei, nas páginas que se seguem, algumas das dificuldades econômicas apontadas para manter o referido sistema de previdência oficial, as quais vinham, de certo modo, representar um presságio de crise no governo. Esse e outros aspectos justificam, enfim, o gradual e crescente aumento da intervenção direta do poder público nas relações trabalhistas, notadamente nos anos 30. Essa situação é decorrente da proximidade entre os papéis do sindicato e do assistencialismo operário.

Trata-se de um quadro marcado pela ostentação dos atos públicos, no qual vemos concretizarem-se os formuladores de propostas para a intervenção estatal no assistencialismo operário. Elementos materiais vistos nesse panorama foram, de modos diversos, lançados e apresentados por determinados estudiosos dos direitos sociais. Não podemos perder de vista, como os aspectos que serão apresentados contribuíram para o aparelho burocrático e, por outro lado, enraizaram-se na sociedade brasileira. Nesse sentido, devemos ter em mente alguns parâmetros, como datas e acontecimentos cruciais.

Em 30 de abril de 1923 (com o *Decreto 16027*) era fundado o CNT, órgão consultivo dos poderes públicos composto por 12 membros escolhidos pelo Presidente da República: 2 patrões, 2 operários; 2 funcionários do Ministério da Agricultura, Indústria e

Comércio; e seis pessoas com conhecimentos aprofundados sobre a estrutura política jurídica do campo das relações trabalhistas.

No final do período da República Velha os membros do CNT continuavam, como vinha ocorrendo desde a fundação desse órgão governamental (em 1923), dando especial atenção às CAPs. A intensidade com que algumas pessoas se predispuseram a defender seus pontos de vista levou à exasperação dos ânimos, pondo termo ao consenso, sobretudo entre representantes de distintas esferas políticas e sociais envolvidas.

Veremos como determinadas polêmicas envolvendo os juristas ligados ao CNT representaram um sério problema: barraram, por vezes, a continuidade dos debates voltados ao estabelecimento da legislação social. Diante da demora da elaboração da legislação, recaía a culpa nas costas dos membros do CNT incumbidos dessa tarefa. Sua responsabilidade e autoridade, no campo das leis sociais, continuou mesmo no pós-30 - apesar de subordinado ao Ministério do Trabalho.

Participavam ativamente no forum de debates onde se dava continuidade aos estudos sobre a questão previdenciária. A avaliação da própria legislação ficava a cargo dos membros de uma outra instância estatal: a Comissão de Legislação Social da Câmara dos Deputados. Os documentos que nos deixaram todos esses sujeitos revelam a difícil e, às vezes, impossível convivência entre os representantes dos dois órgãos oficiais. Tais especialistas em leis sociais interagiram no processo em questão, mas divergindo em muitos casos - especialmente mediante vários pontos destacados no decorrer do planejamento e quanto à interpretação das leis voltadas ao amparo dos trabalhadores. As divergências podem ser observadas em face, por exemplo, da questão da uniformidade no sistema previdenciário.

A proposta - defendida pelos membros da Comissão de Legislação Social - dependia, para ser levada adiante, da aprovação do CNT. Os membros desse órgão governamental, no entanto, não viam com bons olhos a sugestão que implicava em “intervir em assunto à autonomia dos estados, aos quais se deve deixar a mais ampla liberdade de legislar em matéria de direito adjetivo”.¹

¹*Conselho Nacional do Trabalho: Ata da Quinta Sessão*. 1923. Apud. Paulo Sérgio Pinheiro e Michael Hall: vol. 2, op. cit., pp. 229-303.

Mas não fora essa a divergência central, que repercutiu com maior ênfase entre os representantes do poder do Estado ligados à ordenação da legislação social que, enfim, atendeu a poucos segmentos de trabalhadores nos anos 20. De qualquer jeito, interessa ver que as rivalidades entre os agentes estatais dificultou o processo de reforma da legislação previdenciária. Este problema, aliás, seria atacado por figuras que tinham peso no cenário político nacional, o que contribuiu muito para o desenrolar e a elaboração de uma nova disciplina voltada ao trabalho.

2.2 - LENTIDÃO DA REFORMA DA LEGISLAÇÃO SOCIAL

Maurício de Lacerda acusava, desde os anos 10, a “frouxidão” e “deficiência” demonstradas nas “tíbias” convenções internacionais ligadas à questão trabalhista. Por outro lado era igualmente visível a negligência por parte das autoridades oficiais, também apontava aquele especialista no assunto, em face das propostas advindas do seio da organização operária. Lacerda e outros advogados ligados ao poder legislativo vinham defendendo, como solução do problema da demora para a formalização dos trâmites que levavam à promulgação dos direitos operários, uma maior centralização do poder de decisões sobre o processo de institucionalização da proteção dos trabalhadores:

“Está claro que essa recôndita previsão guardava eu em meu peito, não a escorrendo nas frases em que ela não deixava de transparecer; e condicionava a aceitação do projeto relativo às ‘tíbias’ convenções de Washington a uma imediata aprovação da lei do trabalho em expectativa, que não somente as nacionalizaria como as ampliaria ou adequaria com o espírito social já bem mais avançado no Brasil do que se revelara - naquela Conferência Internacional do Trabalho (de 1919). Isso porque nesse mesmo ano se realizava na capital da República um III Congresso Operário Nacional [na verdade, o 3º Congresso Operário ocorreu em 1920], onde não só as providências legais urbanas tinham sido discutidas e votadas como também as que deviam se estender aos trabalhadores dos campos. (...)”²

Ao referir-se à presença dos ideais liberais no país, manifestada desde o início do período republicano, Luís Werneck Vianna ressalta a falta de uma tendência decisiva, ou

²A instalação do Congresso Operário se deu ratificando, em 1920, o ponto aludido no texto em questão. Cf. Maurício de Lacerda. *A Evolução Legislativa do Direito Social Brasileiro*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1980, pp. 237-238.

seja, um “ânimo voluntarioso do indivíduo hobesiano ou de inspiração em Locke” tendo, por outro lado, a “fria e lúcida racionalidade do Estado”³.

Essa racionalidade, contudo, não foi seguida apenas por pessoas favoráveis ao liberalismo. Convém retomar o exemplo dado por Bismarck que, na Alemanha do final do século XIX, antecipou-se aos preceitos defendidos pelos socialistas, institucionalizando alguns benefícios previdenciários para determinadas categorias de trabalhadores.

O modelo previdenciário Bismarckiano, por conseguinte, foi usado como um instrumento de neutralização, no plano público, de algumas tendências políticas e sindicais. Em busca de esvaziar algumas sugestões e ações de certos grupos de esquerda, Bismarck optou pelo fortalecimento das bases de centralização administrativa do gerenciamento do poder governamental⁴.

O caso alemão teve enorme influência no Brasil⁵, por diversas razões ligadas à disposição estrutural do contexto analisado. Todavia, há uma diferença marcante nessa comparação: não foi atribuída a mesma importância que a indústria e, enfim, a classe operária alemã tiveram em face da conjuntura enfocada. Ao menos até 1888, em certo grau, o fundamental para a oligarquia brasileira era a escravatura e o trabalho agrícola (incluindo a imigração). Embora o trabalho agrícola no país ficasse sendo atendido pela legislação pró-seguro somente a partir de 1966, data de 1879 a primeira lei que, mesmo efêmera, tratou do mesmo assunto. Relativa à locação de serviços no campo, essa lei foi revogada pelo governo provisório imediatamente após o fim da Monarquia.

Em 1896, o trabalho agrícola passou a ser considerado como locação de serviços, e não mais como um contrato de trabalho. Exclui-se, assim, qualquer garantia social aos empregados pelos fazendeiros, que compunham a maior parte da população trabalhadora

³Luis Werneck Vianna. *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976, p. 45.

⁴Em 1883, o seguro social criado por Bismarck objetivou proteger essencialmente um dos setores de mais baixa remuneração, o proletariado industrial, parecendo lógico deixar de estender o seguro obrigatório aos intelectuais cujos ganhos excedessem certo limite.

⁵Sérgio Pio Bernardes - entre outros estudiosos das origens do sistema previdenciário nacional que chegaram a mesma conclusão - afirma que a burocracia estatal no Brasil foi “inspirada no modelo alemão implantado por Bismarck em 1880 na Alemanha.”: Cf. *O Dilema entre*

no país. Outras iniciativas que sucederam-se no país, manifestadas pela ação de alguns parlamentares, visaram beneficiar mais especificamente os setores operários.

Convém atentar ao fato de que a maior parte da legislação social, até o final da década de 10 deste século, nem sequer foi colocada em prática. Isto se deve, em boa parte, à falta de mecanismos jurídicos adequados para a sua aplicação. Foi comum, até então, a falta de regulamentação para concretizar as garantias que já eram previstas na legislação brasileira.

Benjamim Constant, um dos protagonistas no processo de formação da legislação social brasileira, viu sua proposta ser barrada na Câmara dos Deputados. Seu projeto de lei, apresentado em 1889, previa diversas garantias à classe operária: salários, jornada de trabalho, descanso semanal, férias anuais, aposentadoria e forma de dispensa do operário após sete anos de serviço.

Mesmo não respeitadas (não seriam colocadas em prática), certas propostas sociais foram aprovadas pela Câmara dos Deputados naquele final de século. Vemos isto pela promulgação do *Decreto 439* - de 31 de maio de 1890, que estabelecia as bases da assistência à infância desvalida - e do *Decreto 843* - de 11 de outubro de 1890, que concedia favores ao Banco dos Operário⁶.

Outros decretos voltados à questão social ilustram a ambigüidade que envolvia a ação do aparelho do Estado. Tanto a aprovação no Parlamento em 1907, do *Decreto 1641* que regulamentava a expulsão de estrangeiros (em 7 janeiro), como a sanção de um outro projeto estabelecendo a liberdade sindical (ocorrida no mesmo ano e invalidada pela legislação criada no início dos anos 30), fazem parte de um mesmo processo que culminou com a regulamentação das CAPs posteriormente. A primeira previa, indiscriminadamente, a expulsão de estrangeiros cujas ações pudessem ser interpretadas como um risco para a segurança nacional e à tranquilidade pública.

Em 1907 e 10 anos mais tarde, quando as manifestações grevistas ocasionavam a violência policial como resposta por parte das autoridades, delineavam-se as premissas da

Estatização e Privatização de Saúde no Brasil. Tese de Mestrado de Filosofia defendida junto ao IFCH da UNICAMP, Campinas, 1992, p. 18.

⁶Cf. Raymundo Faoro, *op. cit.*, p. 671.

futura interferência estatal nos conflitos trabalhistas. Isso também ocorreu em meio às negociações envolvendo trabalhadores e políticos⁷.

2.3 - AS PERSPECTIVAS COM RELAÇÃO AO SISTEMA DAS CAPs

Como foi demonstrado, o modelo associativo mais ambicionado entre os trabalhadores chamava-se montepio (sistema formado por entidades que contavam com o patrocínio governamental). Este modelo, entretanto, era estendido apenas a uma elite, ou seja, aos funcionários públicos. Todavia, em sua quase totalidade, os empregados de ferrovias estatais não eram incluídos nesse rol.

A questão do assistencialismo gerava, em suma, dois grupos de trabalhadores distintos: os que eram e os que não eram considerados funcionários públicos. A exclusão dos ferroviários do sistema dos montepios durou, aproximadamente, até o começo dos anos 20, pouco tempo antes do surgimento de um novo e inovador sistema previdenciário, que atingiria sobretudo os setores contratados nas empresas privadas. E a categoria dos ferroviários num primeiro momento.

Há duas etapas que devemos distinguir para efeito de uma análise mais abrangente do processo de formação do sistema previdenciário no Brasil: uma se dá em 1923, com o surgimento das CAPs, e a outra em 1931, quando a questão das restrições dos benefícios sociais ganha fôlego e passa a ter uma maior ressonância.

Nessa época, algumas lideranças dos ferroviários vinham envolvendo-se em diversas *negociatas* com o governo. Quando me vêm à mente, aqueles momentos da reforma da legislação brasileira, tenho buscado compreender - nem sempre com sucesso - argumentações explicitadas por lideranças sindicais do tipo:

“A solução do problema demanda de altos conhecimentos econômicos e sociais, de manda, exige, sobretudo de calma e verdadeira isenção de animo; pede como complemento essencial, como companheiro inflexível para a sua compleição, a mais expurgada imparcialidade, a mais devotada justiça! Não será sem dúvida, pelos meios subversivos, pelas greves e pelas violentas paredes feitas com

⁷Para exemplificar esse tipo de conduta convém observar os termos impostos no final dos anos 10, em nome dos ferroviários perante o governo do Rio Grande do Sul. Cf. Joan Bak. *Workers, Foreign Enterprise and the Making of Cross-Class Alliance in Brazil: The First 1917 Railroad Strike in Rio Grande do Sul*. University of Richmond, Washington, 1995.

prejuízos para todas as classes que poderá realizar à época almejada! Nem tampouco será por meio da imposição do capital e nem pelo espírito conservador das classes abastadas que chegaremos a resultado! Não!”⁸

Com as CAPs, ganhava importância fundamental o conjunto de discussões no país sobre como deveria ser a organização dos direitos previdenciários. A institucionalização do assistencialismo, primeiro dos ferroviários, se dá a partir da relação funcional dos trabalhadores com a nova ordem pretendida. Partindo dessa premissa, encontrei determinados subsídios para compreender a ação de alguns parlamentares e técnicos jurídicos. Mas seria um erro grosseiro - mesmo que a presente análise se reduzisse a esse propósito - desconsiderar a participação dos outros agentes históricos que se destacaram no processo em questão.

2.4 - SURGE O CFB

Alguns anos após o surgimento das primeiras CAPs era criado, em Campinas, o Centro Ferroviário Brasileiro. Muitos documentos pertencentes ao Centro foram consultados no decorrer de alguns anos, o que me permite reavaliar um conjunto de relações, experimentadas por lideranças e grupos de operários ligados ao sindicato.

Nossa análise segue o processo de formação do sistema previdenciário brasileiro. As fontes primárias coletadas possibilitam, sob esse aspecto, “caçar em propriedade alheia”⁹, revelando diferentes modos de participação das lideranças dos trabalhadores que, aparentemente, obtiveram vantagens diante da intromissão do poder estatal nas relações trabalhistas.

Tomemos o exemplo da postura assumida pelas lideranças da antiga Liga Operária, de Campinas, que já em 1906 demonstraram seu entusiasmo com relação ao assistencialismo operário, apesar de não incluir a oficialização como uma questão fundamental nesse propósito. A cidade passava por um grande impulso, que nos anos posteriores deixaram várias evidências de como era acirrada a disputa pela imposição de representantes de diferentes correntes sindicais e políticas. São os libertários que, em

⁸*O Ferroviário*, Campinas, Tipografia Casa Mascotte, n° 1/ano 1, 25/11/1923.

⁹Cf. Roger Chartier. “Textos, Impressão, Leituras”, in Lynn Hunt (org.). *A Nova História Cultural*. São Paulo, Martins Fontes, 1992, p. 214.

1919, apontam para um impulso que estaria sendo dado pela burguesia local. Alegavam que representantes do patronato estavam “trabalhando às escondidas para organizar o operariado num partido clérico-político que distraia a atenção da Velha Liga Operária.”¹⁰

A Plebe estampa, em matéria publicada dois anos antes, uma visível preocupação dos anarquistas com a situação sindical em Campinas. O fez servindo-se de um texto intitulado “Crítica às Traições da Greve da Mogiana em 1917 (de políticos: delegado, prefeito)”. A matéria acusa que “entre os operários da Cia. Mogiana está se formando ou querendo formar uma associação operária com base política. Operários, alerta com as traições dos farofeiros!”¹¹

Com o intuito de afastar os ferroviários daquela cidade de outras influências os anarquistas decidiram, numa assembléia ocorrida em São Paulo, pela formação de uma União Geral dos Ferroviários. Programou-se enviar a Campinas um conjunto de representantes da Federação Operária, acompanhados de uma delegação da União dos Trabalhadores Gráficos, “a fim de constituir o departamento dessa [daquela] União [dos Ferroviários]”¹².

Acontecimentos diversos, como a Revolução Russa de 1917 e o movimento grevista vivenciado no país no final da década - quando sobressaíam-se os ferroviários de várias empresas paulistas - propiciavam um maior incentivo a certas articulações organizacionais. A lição deixada pelas exigências feitas pelos empregados da Paulista em 1906 e outras, manifestadas em face da existência das associações beneficentes, fez com que os dirigentes de algumas ferrovias (paulistas) passassem a considerar novas medidas para tratar dos conflitos trabalhistas.

As agitações operárias tornavam-se mais ruidosas nas primeiras décadas do século, o que também vai justificar a interferência estatal no processo de formação do assistencialismo operário. Como assegurou Maurício de Lacerda, no final dos anos 10, carecia-se de uma maior clareza sobre as discussões que envolviam a legislação social no Brasil, ou seja, este jurista deu pela falta de “‘um mínimo de preceitos sociais’ que não

¹⁰*A Plebe*, São Paulo, 7/6/1919, p. 4.

¹¹*Idem*, 21/6/1919, p. 3.

¹²*Idem*, 17/9/1919, p. 2.

existiam em nossas leis escritas e de interesse dos trabalhadores”¹³. O Brasil acompanhava o conjunto de discussões que reunia consultores jurídicos voltados à questão social. Era claro o interesse demonstrado por indivíduos como o próprio Lacerda, Evaristo de Moraes e, enfim, vários outros advogados que analisavam as propostas surgidas do *Bureau* Internacional do Trabalho. Os direitos trabalhistas eram apresentados na forma de projeto de decretos legais, como ocorreu em vários países sem sucesso. No Brasil, todavia, essa influência tornar-se-ia decisiva a partir dos anos 20.

2.5 - O BUREAU

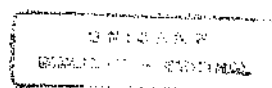
Ainda que parte do patronato tenha abraçado a idéia, visando atenuar os enfrentamentos reivindicatórios, intensificados após o fim da Primeira Guerra Mundial, cabe salientar que - tanto dentro como fora do país - uma ala conservadora resistiu por mais tempo em reconhecer as garantias institucionalizadas à classe operária.

Os empresários espanhóis, por exemplo, manifestaram-se contra a promulgação de decretos como o aprovado no dia 30 de janeiro, de 1930, que tratava dos acidentes de trabalho. Mesmo o anúncio dessa lei era acompanhado de ruidosos protestos por parte da imprensa. O patronato fez de tudo que estava ao seu alcance para que aquela lei não fosse aprovada. Dato (legislador responsável pelo respectivo projeto) seria acusado de socialista e perturbador da ordem. Por sua vez, os trabalhadores o chamavam de “protetor da classe operária” e, em alguns lugares, organizaram manifestações públicas em sua honra¹⁴.

No contexto internacional, as reivindicações dos operários repercutiam, ou seja, ganhavam uma atenção cada vez maior nas primeiras décadas deste século. Logo após o fim da Primeira Guerra Mundial, entre acontecimentos como o Tratado de Versalhes (1919) e o de Trianon (1920), foram estabelecidos, pelo *Artigo 427*, do Tratado de Versalhes, os princípios gerais sobre o trabalho. Tais preposições deram origem à Carta Internacional do Trabalho - um dos resultados de estudos desenvolvidos por ilustres consultores jurídicos voltados à questão trabalhista naquele período.

¹³Maurício de Lacerda, op. cit., p. 237.

¹⁴Cf. Miguel Angel Gonzales Muñiz. *Aproximacion a la Historia Social del Trabajo en Europa*. Madri, La Vela Latina/Ediciones Júcar, 1987, pp. 322-323.



Eram inspiradoras as recomendações feitas pela Conferência Geral dos Estados-membros da OIT (Organização Internacional do Trabalho), sobre o empenho esperado para promover a promulgação de alguns projetos. Essa Conferência escolhia os componentes do Conselho de Administração da OIT e do *Bureau* Internacional do Trabalho (BIT).

Por razões diversas, relativas ao trabalho de levantamento de dados sobre o assunto, tenho motivos para crer que o poder de decisões do BIT fosse maior do que os dos demais órgãos criados, consecutivamente, com o propósito de interagir no processo de formação de uma legislação internacional voltada à questão trabalhista. O BIT detinha, por exemplo, autonomia para determinar a pauta seguida, incluir sugestões e, enfim, encaminhar planos relativos às discussões. Os resultados do trabalho desenvolvido pelos membros ligados ao BIT podiam ser apresentados sob duas formas relativamente distintas: como resoluções e/ou como projetos de convenções.

A resolução era a intenção de transformar uma determinada proposta em lei. Trata-se de uma recomendação, um convite que devia ser encaminhado aos governantes representados: que defendessem a aprovação de certas normas voltadas à questão trabalhista.

Os projetos de convenções transformavam-se num esboço para um tratado internacional, que deveria ser encaminhado pelos próprios membros dos governos membros do BIT. Esperava-se que um conjunto de propostas encaminhadas fosse instituído. No decorrer dos trabalhos do BIT o Brasil se posicionou ambigualmente, com relação a vários dos projetos de convenção apresentados.

Os representantes brasileiros propuseram, por exemplo, a institucionalização da idade mínima exigida e do trabalho noturno de menores na indústria - em maio e junho de 1919. Já em 1925 propuseram a universalização do (amparo) tratamento aos casos de acidentes de trabalho¹⁵.

¹⁵Irany Ferrari; Ricardo Ennio Beccari; e Christiano Zerbini. *Segurança e Medicina do Trabalho*. São Paulo, LTr., 1978, p. 15.

Apesar deste procedimento, todavia, persistiu o descumprimento de inúmeros decretos voltados à questão social dentro do próprio país. Isso repetiu-se desde os anos 20, apesar das diversas ratificações de projetos.

É considerável a negligência do governo na fiscalização de muitas das normas instituídas e apresentadas à OIT: doenças profissionais, em 1928; férias remuneradas, em 1932; inspeção do trabalho, em 1947; proteção do salário, em 1949; proteção à maternidade e descanso semanal, ambos em 1957; proteção contra radiações, em 1960; tratamento previdenciário, em 1962; higiene no comércio e nos escritórios, em 1964.

Desde que foi criado, em 1917, o BIT passou a ser considerado um instrumento fundamental para levar-se adiante de um conjunto de reformas na área trabalhista. Por isso - justificavam os governos envolvidos - o envio de representantes de regiões onde a industrialização fazia parte integrante da economia nacional. Foram enviados, pelo governo brasileiro, representantes àquele e outros organismos patrocinadores dos debates sobre a questão operária:

“A Conferência do Trabalho, realizada em consequência desse roteiro social internacional, se esgotara sem deliberar quanto ao trabalho comercial e agrícola e adiando o de transportes, especialmente o marítimo para uma posterior conferência que em meio de 1920, se reuniu em Genebra, um ano depois da assinatura do Tratado de Paz, e mais de meio ano após o encerramento da Conferência de Washington. Também veio a encerrar-se sem ter adiantado muito sensivelmente a questão, pelo que se convocou uma terceira conferência no ano de 1921, em julho, para enfrentar-se, e não ladear-se como em Washington, os principais problemas do trabalho no plano jurídico-social. Na questão, informei que da Itália havia partido um ‘observador’ dos trabalhos legislativo-sociais no Brasil, para em nome do Bureau Internacional do Trabalho proceder a um estudo do mesmo em correlação com a imigração estrangeira, de modo a harmonizar os respectivos institutos jurídicos, principalmente os italianos e brasileiros, atentos o direito dos trabalhadores e aos interesses de produção ou patronais.”¹⁶

Geralmente advogados, os vários brasileiros que se notabilizaram por acompanhar dando pareceres sobre os debates internacionais - como Maurício de Lacerda, Nicanor

Nascimento e José Kaugusto - eram, simultaneamente, membros da Comissão de Legislação Social da Câmara dos Deputados.

Aqueles juristas tinham como meta a elaboração de um estudo técnico das possibilidades de se implantar uma legislação voltada à questão trabalhista no Brasil. Alguns dos membros dessa Comissão - como os mencionados acima - acabaram elaborando um balanço até do que vinha sendo proposto pela organização operária na época e, assim, mesclaram nos seus estudos tanto as sugestões de algumas lideranças sindicais como as propostas que vinham chegando - colhidas dos debates envolvendo juristas internacionais. Tais influências explicam, em boa parte, o propósito de intervenção estatal nas relações trabalhistas definido por alguns membros da Comissão de Legislação Social. Defenderam e viram, no plenário da Câmara Federal, aprovados alguns dos projetos. Alguns dos quais, aliás, já tinham passado por suas mãos. Esse processo iniciou-se em 1919, através da ratificação da conhecida e ineficaz lei de acidentes de trabalho.

Desde o início do século XX que os jornais operários denunciavam os entraves à “melhor saúde de uma população trabalhadora que, poucas vezes, tem acesso a habilitação e comida com qualidade suficiente para manutenção de sua vida de forma sadia”¹⁶. A pressão exercida repercutia de leis em alguns países da Europa Ocidental.

Vemos nascer naquele tempo um projeto cooperativista brasileiro: ideologia e maneira organizativa política descrita por alguns historiadores. Sobre esse assunto temos os trabalhos de Michel Zaidan, Cláudio Batalha, Ângela de Castro Gomes e Maria do Rosário da Cunha Peixoto. Nas obras desses pesquisadores encontrei suporte para conceber um breve e parcial balanço do contexto que se inicia em 1911, com o lançamento da obra intitulada *Teoria e Prática da Cooperação*, da autoria de Custodio Alfredo de Sarandy Raposo.

Foi de fundamental importância o apoio governamental dado ao cooperativismo pelo Ministério da Agricultura, que é encarnado sobretudo na figura de Sarandy Raposo.

¹⁶Maurício de Lacerda, op. cit., pp. 247-248.

¹⁷Liane Maria Bertucci. *Impressões sobre a Saúde (A questão da Saúde na Imprensa Operária: São Paulo - 1891/1925)*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH, da UNICAMP, Campinas, 1992, p. 248.

Funcionário público ligado ao referido órgão estatal, esse sujeito destacou-se pela divulgação e pela defesa das cooperativas de consumo e prestadoras de serviços assistenciais, como resposta aos “males sociais” [acentuou ele]¹⁸. Encontramos nessa idéia a ponta de lança de um projeto que seria voltado cada vez mais à questão trabalhista.

Até o final dos anos dez, esse projeto influenciava os têxteis cariocas, por meio de sindicatos profissionais de empregados residentes na Gávea e em Vila Isabel. Mas somente em 1920 que Sarandy Raposo recebeu apoio governamental para divulgar suas propostas de cunho reformista, através da criação e direção de uma entidade classista. No ano seguinte era nítida a influência alcançada nos círculos operários do Rio de Janeiro, que estendia-se com ênfase aos ferroviários.

Nesse meio tempo a ascensão de Sarandy Raposo foi muito rápida, e se deveu a vários acontecimentos: ao apoio, por exemplo, do Superintendente de Abastecimento, Dulphe Pinheiro Machado, que lhe designa a oportuna tarefa de veicular no meio operário o projeto que defendia. Por determinação de Dulphe Pinheiro Machado, passou a coordenar o estabelecimento das feiras livres e zonas francas, o que rendeu maior propaganda da organização de sindicatos profissionais e sociedades cooperativas. Obteve na mesma época, do Congresso Nacional, a aprovação de um auxílio pecuniário às instituições cooperativas, o que também veio a calhar para os fins que conclamava - ainda que a falta de dispositivos regulamentares anulasse a concretização da referida medida, que nunca saiu do papel. Como consequência Sarandy Raposo fundou, numa reunião solene em março de 1921, na Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil, a Confederação Sindicalista Cooperativista Brasileira (CSCB)¹⁹.

¹⁸Sarandy Raposo considerava-se discípulo de Charles Gide - membro do cooperativismo europeu - e Charles Fourier - socialista utópico e crítico da sociedade capitalista. A perspectiva de liberdade dessa sociedade, para os sindicalistas-cooperativistas brasileiros, era compreendida por Sarandy como uma forma de abolir o lucro. Ele apostou na criação, de forma gradual e pacífica, de um capital coletivo. Haveria, assim, uma oposição à ação espoliadora dos capitais individuais, através da formação das cooperativas de consumo, de crédito e de produção. Sarandy, servindo-se desse expediente, propunha-se a introduzir no Brasil uma teoria *nova* [grifo meu], adaptada às condições culturais e ao meio social encontrado no país.

¹⁹Cf. Angela de Castro Gomes. *A Invenção do Trabalhismo*. São Paulo, IUPERJ/VÉRTICE, 1988, p. 159.

A CSCB, que já havia concretizado até 1923 a meta de penetrar no meio operário, fez um apelo para a formação de uma “frente única” [termo reafirmado em vários discursos proferidos pelos dirigentes daquele sindicato]. Esse apelo foi dirigido a vários diretores de conselhos e delegações de sociedades de classe que quisessem defender (livremente) seus credos político-sociais, os quais seriam respeitados desde que acatassem intransigentemente a liberdade de pensamento de acordo com a letra e o espírito da Constituição.

Ao referir-se ao propósito de ativar a revolução socialista em vários países, firmado na III Internacional em 1919, Sarandy Raposo reagiu cordialmente conclamando, em 1924, que o convite para a formação de uma “frente única” sindical estendia-se aos comunistas. Além destes, os cooperativistas se deparavam - no início dos anos 20 - com representantes de outras correntes sindicais nas disputas pela representação da classe operária. Nesse projeto deveria caber a proposta da defesa da “harmonia social”. O princípio básico da cooperação conforme o plano anunciado, resumia-se à conjugação numa só pessoa do capital e do trabalho.

Alguns dos especialistas em questões trabalhistas, que se destacavam no cenário focalizado, compartilhavam dos postulados traçados por Sarandy Raposo. Mas a influência sobre a CSCB daqueles advogados propiciou, por outro lado, um nítido redirecionamento das diretrizes estratégicas da entidade.

O próprio Sarandy Raposo se convence da importância de influenciar a organização operária, o que pesou na escolha, em 1923, da nova diretoria e conselho fiscal da CSCB: Maurício de Lacerda (primeiro vice-Presidente), Joaquim Pimenta (Secretário Geral) e Evaristo de Moraes (Presidente do Conselho Fiscal)²⁰.

Pulverizados e divididos em diversas associações de classe, diversos sindicalistas acabaram dando maior atenção ao encaminhamento de queixas dos trabalhadores a vários representantes do poder estatal. Essa lição foi deixada pelos funcionários da Central do Brasil que, nas primeiras décadas do século XX, foram assessorados por Maurício de Lacerda e Nicanor Nascimento²¹. Os empregados daquela ferrovia, como os de outras

²⁰*Idem*, p. 167.

²¹Cristina Hebling Campos. *O Sonhar Libertário*. Campinas, Ed. da UNICAMP/Pontes, 1988, p. 123.

estradas de ferro estatais, destacavam em sua agenda política a obtenção de direitos como aposentadoria, 8 horas de trabalho diário, estabilidade de emprego, etc.

2.6 - JUNTANDO RECORTES

Surgidos do sistema das grandes empresas, os ferroviários tinham sua trajetória ligada a necessidades urgentes, nem sempre supridas através das relações vistas no processo de concentração industrial do século passado. Convém verificar que parte razoável dos cargos oferecidos pelas ferrovias inglesas foram preenchidos por indivíduos com grande instrução. Isto em parte repercutiu no desenvolvimento do sindicalismo no seu meio.

As lutas dos ferroviários começavam, então, ameaçando a normalização do tráfego de pessoas e produtos. Suas greves paralisavam irremediavelmente as atividades de comércio e, não raras vezes ocasionavam estragos consideráveis a outros empreendimentos interligados: indústria, mineração, agricultura, etc.

Em contrapartida, a regularidade que se fazia como característica oferecida pelas ferrovias ao público vinha exigindo rigidez quanto à pontualidade e eficiência dos trabalhadores. Representava esse sistema, uma inspiração inigualável à idéia de modernidade incorporada, sob vários aspectos, nos projetos encampados tanto por empresários como por políticos.

No final do século passado as ferrovias representavam o que o capitalismo tinha de mais avançado, ao menos em termos de inovações tecnológicas. Parte considerável dos conhecimentos trazidos, pelos recém-contratados no setor, eram insuficientes e desnecessários nas estradas de ferro. Os camponeses, por exemplo, estranhavam as diferenças entre o cotidiano de seu *habitat* nativo com as condições de trabalho encontradas naquele ambiente. O contexto em questão foi ilustrado de maneira irônica por observadores perdidos na multidão, que compartilhavam, silenciosamente, de imagens trazidas pelos novos empreendimentos. Um destes atribui um caráter peculiar ao aumento desproporcional ao crescimento urbano, que fazia-se sob o ritmo do crescimento dos trilhos:

“Perdido neste mundo vil, acotovelado pelas multidões, sou como o homem fatigado cujos olhos não vêem no passado, na profundidade dos anos nada além do desengano e da amargura e, à sua frente, senão a tempestade, onde não aparecia contido nada de novo, nem ensinamento nem dores.”²²

Para Baudelaire, os meios de transporte públicos representam o principal motivo das relações recíprocas entre os homens, percebidas especialmente nas grandes cidades. Distinguiam-se, nesse sentido, “por uma preponderância notável da atividade da visão sobre a audição”²³.

A imagem da grande empresa capitalista se encaixava perfeitamente aos interesses dos empresários, atendendo, por outro lado, às exigências disciplinares e a regularidade imposta nos serviços prestados. Era notavelmente configurada e associada essa representação, correspondendo plenamente ao significado de funcionamento esperado das estradas de ferro.

Desde o século passado que algumas parcelas de ferroviários protestavam contra o tratamento, muitas vezes brutal, que tinham de se sujeitar para garantir salários e empregos. Os mecânicos, maquinistas e telegrafistas destacam-se nesse meio, devido tanto à sua capacidade de organização e de luta como pelo respeito obtido graças à falta de controle que, ao menos até os anos 20, é exercido sobre eles em função do papel estratégico que representavam junto às próprias empresas. Essas parcelas de ferroviários controlavam, por outro lado, a reprodução do conhecimento sobre seus ofícios, o que lhes permitia receber maiores salários que os pagos, geralmente, aos que se ocupavam de outras funções exigidas nas estradas.

Ao buscar caracterizar o tipo de estratégia sindical adotada pelos ferroviários, no final do século passado, nos deparamos com vários aspectos. Verifica-se, por exemplo, um “realismo” [diz Elie Fruit] no caso dos ferroviários franceses do século XIX²⁴ - incorporado na organização sindical em nível nacional alcançada. Trata-se de uma

²²Charles Baudelaire, “Oeuvres”: vol. II. Paris, Bibliothèque de la Pléiade, 1931/1932, p. 641. Apud. Walter Benjamin. *Charles Baudelaire: Um Lírico no auge do Capitalismo*. São Paulo, Brasiliense, 1995, p. 144.

²³*Idem*.

²⁴Cf. Elie Fruit, op. cit.

situação bem distante do caso brasileiro, no qual predominam os laços por profissão ou por empresa.

Após uma onda de muitos conflitos vista nas primeiras décadas deste século, todavia, algumas lideranças políticas passaram a apoiar o projeto cooperativista, numa vertente que implica na defesa da intervenção estatal, como alternativa para destacarem-se na busca da cooptação dos trabalhadores. A exposição das propostas de alguns juristas, nesse contexto, oportunamente encontrou respaldo na ausência de uma organização mais coesa da classe.

Entre os ferroviários brasileiros, convém lembrar o caso dos funcionários da Central do Brasil que, assim como os empregados em outras empresas que se destacavam no cenário nacional, contavam com alguns proeminentes advogados que se apresentavam como seus “defensores” [conforme parte da imprensa da época publicou] junto ao poder do Estado. Veja-se o ocorrido no período de *fervura* [grifo meu] que antecedeu a estrondosa greve de 1920 [já discutida anteriormente], promovida pelos empregados de outras duas ferrovias: a Mogiana e a Leopoldina. Refiro-me à ação de Maurício de Lacerda, “defensor” desses trabalhadores, que apresentou junto à Câmara dos Deputados Federais, em outubro de 1919, um projeto (que seria recusado pelos parlamentares) prevendo a regulamentação de um “montepio para empresas privadas”:

“Não se precisa indagar da sorte que teve, bem mais dura do que as demais de minha lavra, pois o temor das fúrias oficiais desatadas contra os grevistas pouco antes atemorizaram o Legislativo em dar ao projeto das caixas ferroviárias a destinação dos que esse poder vinha cozinhando em ‘banho-maria’, ao fogo lento de suas comissões técnicas ou permanentes.”²⁵

A crítica citada provavelmente contribuiu para as perseguições movidas, posteriormente, pelos que não viam como benéfica a promulgação de decretos sociais, ao menos como uma saída plausível para se deter os conflitos trabalhistas. Teriam [os parlamentares] mudado de idéia após 1920? Vítima de adversários políticos, logo após a defesa da proposta da criação de um novo sistema previdenciário, Lacerda foi “expurgado” [como ele próprio ressaltou] do partido ao qual esteve por anos vinculado. E

²⁵Maurício de Lacerda, op. cit., pp. 276-277.

assim, foi-lhe negada participação na chapa fluminense junto ao Partido Socialista Brasileiro. Argumentavam seus opositores, que ele era mais do que tolerante com relação aos anarquistas e comunistas, assim como das teses afins. Acusaram-no de defender as propostas dos grupos sindicais revolucionários²⁶.

Maurício de Lacerda acompanhava as resoluções dos eventos realizados por sindicalistas operários de diversas correntes, o que não quer dizer que fosse um revolucionário convicto. Para ele, acompanhar as propostas expostas nos encontros das principais lideranças operárias significava, sobretudo, coletar dados para a montagem de uma legislação social de consenso.

Esse reformista acompanhou, por exemplo, a aprovação de um princípio básico, pela maioria dos membros presentes, ao III Congresso Operário: a jornada diária de 8 horas - uma antiga reivindicação que, repetida em outros encontros sindicais (nos congressos de 1906 e de 1913), ganhava maior peso em 1920. Porém, conforme lembrou Maurício de Lacerda mais tarde, seriam tiradas naquele Congresso novas exigências que também receberam grande atenção:

“(...) garantias de um salário subsistencial, tinham sido aprovados, abrangendo a lavoura, os trabalhadores desta, cuja vida de miséria social e econômica se apreciara nessa assembléia do proletariado urbano, dos trabalhadores na cidade, estendendo-se sem mais tardança os seus camaradas do campo.”²⁷

Sem as informações requisitadas e esperadas pelo Congresso - salienta Maurício de Lacerda demonstrando decepção quanto ao desempenho do Departamento Nacional do Trabalho (DNT) - fez-se necessário ao legislador “decretar abstratamente, comparativamente com outras noções sobre o trabalhador”, ou seja, “fazendo prodígios para adaptação nacional e acarretando a essas decretações uma fatal inaplicação, pela falta de um órgão técnico de fiscalização das mesmas, não obstante decretado desde 1918.”²⁸

²⁶*Idem*, p. 251.

²⁷*Idem*, p. 272.

²⁸*Idem*, p. 273.

Preocupado em dar resposta à acusação de “desvio ideológico” que lhe era imputada por seus adversários políticos, Lacerda ressaltou em seu discurso que o interesse que o movia era apenas o de buscar oferecer uma “melhor interpretação dos direitos”, mesmo que isso implicasse em manter relações informais com determinados setores operários, independentemente se estes seguissem qualquer orientação que pudesse ser rotulada “revolucionária”.

A intensa repressão ao movimento grevista que se inicia nos anos 20 foi um dos modos encontrados pelos agentes da *ordem* [grifo meu] para tentar impedir a propagação dos conflitos trabalhistas. Coriolano de Góes, chefe de polícia do Governo Vargas, escreveu em 1930 uma justificação na qual expõe as razões para a extensiva hostilidade contra os comunistas:

“(…) As nações adiantadas exercem, em relação aos comunistas e demais pregoeiros de credos revolucionários, uma atuação que não é apenas vigilante, como a nossa, mas repressiva ou de franca proibição.

Improcedem os receios de que medrem, no Brasil, movimentos de subversão, possíveis, em outras nações, como consequência de profundos dissídios de classes, determinantes de impaciência e penúria das multidões.”²⁹

Também esse cenário fora lesivo a Maurício de Lacerda, mais uma das vítimas da hostilidade - no caso específico manifestada por meio de retaliações partidárias - movida contra os considerados “subversivos à ordem social” [termo recorrente entre os funcionários ligados ao DEOPS]. Lacerda experimentou uma repressão menos radical que a empregada pelas autoridades para abordar pessoas suspeitas de conturbar a “ordem”. Muitos indivíduos que corresponderam ao perfil descrito foram presos e, em vários casos, também expulsos do país:

“(…) Fui excluído afinal da chapa fluminense de deputado pelo partido em que viera militando desde estudante, por virtude de injunção política notória do Presidente da República, em represália à atitude por mim tomada no Parlamento e fora dele em defesa dos operários e seus direitos de reunião, de associação, de opinião, de residência, e de greve de imprensa, e à dignidade da pessoa humana, que eram violados e destruídos, ‘com lei ou sem lei’ segundo se proclamara ao

²⁹Cf. *Relatório da Polícia do Distrito Federal*. Rio de Janeiro. *Imprensa Nacional*, 1930, p. 3. Apud. Paulo Sérgio Pinheiro e Michael Hall: vol. 2, op. cit., p. 339.

mesmo tempo em que se solicitava ao Congresso uma chusma de decretos de exceção. Tais decretos visavam, como já se sabe, declarar não existir uma questão social no Brasil onde a mesma era um caso de polícia contra a ação de ‘anarquistas e estrangeiros’ que ‘exploravam’ o proletariado, acabando por resumir a ação repressora e intolerante, como tendo uma reação ao ‘comunismo’.”³⁰

Movido aparentemente por princípios ideológicos, e mesmo se desvinculando de seus antigos correligionários políticos, aquele legislador da questão trabalhista continuou se posicionando contra os abusos cometidos pelas autoridades. Acusava o desrespeito flagrante ao direito de cidadania por parte das autoridades governamentais, que se aproveitaram dos abusos para tentar silenciar os setores que, no plano da luta de classes, exerciam maior oposição ao regime político vigente.

A discordância de Lacerda não se limitava às causas, extrapolava questionamentos técnicos indo, por vezes, de encontro aos interesses dos que propiciavam a influência externa no processo de formação da legislação social brasileira, como se verifica no seguinte exame do *Decreto 4682* (que criou o sistema das CAPs):

“Nessa lei sobejavam as imperfeições que, num diploma dessa ordem, a influência das empresas estrangeiras ferroviárias não deixaria de se tornar sensível como é consabido ainda nestes nossos tempos de um fim de era imperialista e colonialista mais do que evidenciado na história mundial.”³¹

Na segunda metade dos anos 20, quando as propostas de legalização dos direitos sociais ganharam maior impulso e foi comum a prática dos meios de repressão policial para inibir a militância de certos grupos políticos contrários ao regime, ressoavam as declarações de algumas lideranças sindicais que acusaram a “traição” [conforme lembrou o próprio Maurício de Lacerda] de indivíduos que se diziam defensores da “causa operária”.

Em 1927, três anos desde o fim da última, novamente era proposta a formação de uma “frente única” de alianças entre cooperativistas e comunistas. Maurício de Lacerda e Nicanor do Nascimento, em função da recusa explícita de participar da nova “frente”,

³⁰Maurício de Lacerda, op. cit., p. 263.

³¹*Idem*, p. 281.

deixaram de ser alvo das retaliações movidas apenas pelos setores conservadores. Veja-se o que diz a seguinte crítica endereçada ao segundo “desertor” mencionado:

“Como antes, também na atualidade Nicanor está, de fato, contra o Bloco Operário. Não se pode tapar o sol com a peneira, Nicanor é candidato e componente do Bloco Burguês Frontim-Tavares. Ora, que, está com o Bloco Burguês, por definição está contra o Bloco Operário.”³²

Entre 1906 e 1920 verifica-se um declínio da propaganda do socialismo e ao mesmo tempo, contraditoriamente, um aumento da importância individual de certos representantes dessa tendência política. A insistência dos parlamentares socialistas resultou, em 1919, na aprovação de um plano de compensação em caso de morte ou invalidez. A lei de acidentes de trabalho, como ficou sendo chamado o decreto - esboçado inicialmente pelos membros da Comissão de Legislação Social -, gerou inúmeras críticas nos anos seguintes, notadamente devido à falta de fiscalização por parte do governo quanto ao seu cumprimento. As queixas operárias representavam, em parte, a base para essa ação parlamentar.

Mas as reclamações dos trabalhadores, no que concerne a questão dos acidentes de trabalho, continuaram após 1919 por diversas razões. Os dias perdidos devido a acidentes, por exemplo, não eram reembolsados, e os acidentes, cuja culpa vinha sendo imputada ao trabalhador, não eram indenizados. Além disso, era possível escolher os médicos para inspecionar a situação física e mental dos acidentados, e/ou julgar se as condições de saúde para efeito de comprovação da sua incapacidade de produzir.

A importância estratégica dos ferroviários na economia, muito mais que a influência revolucionária, foi crucial para o sucesso de lutas envolvendo o atendimento de determinados interesses. Esses trabalhadores exigiram melhorias materiais e imediatas nas suas condições de vida. Nos seus inúmeros confrontos com os representantes do patronato e autoridades governamentais, e mesmo quando os conflitos não refletiam nenhum sucesso aparente, os ferroviários acabaram conquistando certas vantagens inéditas no meio operário. Estas vantagens eram emergentes, particularmente para alguns

³²Cf. “O Bloco operário contra o Bloco burguês”. *A Nação*, 17/1/1927. Apud. Michel Zaidan Filho. *Comunistas em Céu Aberto: 1922-1930*. Belo Horizonte, Oficina dos Livros, 1989, p. 37.

grupos, como no caso dos trabalhadores braçais - em virtude dos baixos salários exigidos, demasiado desgaste físico e riscos aos quais eram expostos. Podemos dizer que essa parcela de ferroviários é a que menos contou com recursos próprios em face de inúmeras eventualidades.

A soma desses elementos, vistos no campo de debates públicos ocorridos no final dos anos 10, fez com que um grupo de advogados se voltasse à interpretação da legislação trabalhista defendendo, com sucesso, a promulgação da lei de acidentes de trabalho. Mas essa medida não surtiu os efeitos esperados, pelos que se propunham a promover a mediação do Estado no processo de formação do mercado de trabalho.

A intromissão do poder público - esperavam os juristas - possibilitaria a efetivação dos benefícios sociais, de um lado, e do sistema capitalista, de outro. Parte considerável dos parlamentares, nos anos 20, entendeu ser primordial garantir condições favoráveis à manutenção física da mão-de-obra contratada, sobretudo em determinados ramos econômicos, assim como favorecer o cumprimento de garantias voltadas aos inválidos e/ou idosos. Essa disposição, que culminou na aprovação de um conjunto de medidas consideradas emergentes, foi compartilhada, até mesmo, por uma parte dos empresários. Alguns destes - caso dos dirigentes da Paulista e da São Paulo Railway - foram precursores do decreto que levou à sanção das CAPs: visto como uma alternativa para atrair a confiança operária, de um lado, e resolver o problema da desobediência à ordem fabril de outro. Vemos, em torno desse plano, manifestações inspiradas no desejo de disciplinar a mão-de-obra, e com isso aumentar o ritmo da produção de bens.

2.7 - CORRENTES SINDICAIS E A QUESTÃO OPERÁRIA

Desde a institucionalização das indenizações por acidente de trabalho, através do *Decreto 3734*, surge uma clara tendência de romper-se com o liberalismo. Acenava-se, assim, a uma mudança na montagem das relações entre Estado, empresas e trabalhadores. A transformação apontada e esperada, por vários observadores no final dos anos 10, foi ilustrada em versões pouco otimistas aos operários.

Alguns críticos diziam perceber, nas entrelinhas do movimento do Congresso, considerando-se a imagem de estreitamento dos interesses dos deputados federais e do patronato, uma clara mitificação montada para:

“(...) engordar os trabalhadores, deturpando os ideais e os métodos revolucionários, embalando as massas com essas medidas inócuas de ‘cooparticipação nos lucros’, ‘aprendizagem profissional’, ‘férias anuais’, ‘serviços de socorros’, ‘o trabalho das mulheres nas fábricas’, ‘descanso semanal’, ‘luta contra a tuberculose’ e especialmente ‘o desenvolvimento das cooperativas’ (...) pois continua a dependência dos interesses patronais no setor que controla estes benefícios.”³³

A compra de ações de algumas estradas de ferro, sugere o texto citado, revestia-se numa forma de cooptação, ao “dar maior poder de participação no direcionamento das metas empresariais”. Já os dirigentes do CFB afirmariam, alguns anos mais tarde, que os interesses dos trabalhadores estavam ligados aos “das empresas em que trabalhavam, o que faz com que sejam afastados quaisquer ideais de subversão ou de comunismo”³⁴.

Os dirigentes sindicais não se entendiam quanto à questão do assistencialismo. Mesmo o mutualismo³⁵, para os anarquistas, era um tipo de defesa grupal desenvolvido em ambiente imprevisível não supondo, nesse sentido, qualquer orientação ofensiva eficaz para mudar o ambiente. Por várias razões, inclusive pelo apoio dado pela Igreja, as associações de auxílio-mútuo foram sempre atacadas pelos libertários. Os anarquistas diziam tratar-se de uma organização regressiva, que tolhia a consciência de classe e desenvolvia uma mentalidade assistencialista passiva entre os trabalhadores³⁶.

A contrariedade demonstrada pelos libertários, com relação às organizações assistenciais, persistiu e radicalizou-se após o surgimento das CAPs. Mas essa postura foi duramente atacada pelos “defensores da causa operária” [como eram chamados certos sindicalistas]: favoráveis à interferência estatal nas relações trabalhistas.

³³“Mais Congressos”. *A Plebe*, 4/8/1923, p. 1.

³⁴Cf. *Ata de Reunião de Propaganda do CFB*, realizada em Rio Claro, no Salão da Sociedade Italiana de Beneficência, 14/7/1930.

³⁵A primeira entidade de auxílios-mútuos brasileira que temos notícia é a dos tipógrafos do Rio de Janeiro, fundada em 1853. Cf. Maria Nazareth Ferreira. *A Imprensa Operária no Brasil: 1880-1920*. Petrópolis, Vozes, 1978, p. 34.

³⁶James Malloy, op. cit., p. 45.

Os atritos e jogos de interesses experimentados pelas lideranças sindicais operárias estimularam, por vezes, sua aproximação com representantes do próprio patronato. Partindo dessa perspectiva, encontramos situações como a vista quando, por exemplo, as lideranças do CFB reportaram-se aos dirigentes da Mogiana, apresentando-lhes a chapa eleita para liderar o sindicato no ano de mandato que iria iniciar-se:

“(...) apoio moral de V. Ex. em prol do desenvolvimento deste Centro e da classe dos ferroviários em geral, podendo assegurar a V. Ex. que este Centro tudo fará em prol do engrandecimento do nosso Estado, estabelecendo sempre a máxima harmonia de vista para com os seus mais vitais interesses, cuja defesa sempre procurará amparar.”³⁷

Em meio às aparentes contradições observadas, também encontramos a aproximação entre sindicalistas de tendências distintas. Um fato ilustrativo nos faz retroceder a maio de 1928, quando o vice-Presidente do CFB, Antônio de França Junior, enviou uma cópia dos estatutos do CFB à direção da Associação dos Ferroviários de São Paulo (AFSP)³⁸ - supostamente controlada pelos anarquistas. Talvez o presidente dessa Associação, José Corrêa de Almeida, igual a outros sindicalistas que se identificavam como revolucionários, acenasse à meta de “dar uma nova estrutura ao movimento sindical brasileiro”³⁹; o que representaria uma contradição ainda maior no encaminhamento da questão tratada. Cortesias à parte, parece que tirando-se um conjunto de aspectos, diretamente relacionados à montagem das normas que deveriam reger o funcionamento daquelas entidades e à reforma da legislação previdenciária, os dirigentes do CFB e da AFSP não tinham nenhum outro assunto de grande importância a tratar em comum.

³⁷Cf. *Cartas Ofício do Centro Ferroviário Brasileiro*, 15/1/1929. Os mesmos dizeres foram reproduzidos em cartas enviadas a diversas pessoas “estimadas” pelos referidos dirigentes sindicais: Horário Antônio Costa (Inspetor Geral da Companhia Mogiana), Diretor do Banco Noroeste de São Paulo, Diretor da Caixa Econômica, Presidente e diretores da Companhia Paulista, etc.

³⁸*C. O. do CFB*, 10/5/1928.

³⁹Cf. Kazumi Munakata, op. cit., p. 42.

Mas não é bem assim: os sindicalistas envolvidos nessa aproximação tinham uma razão ainda maior para se unir, ou seja, visavam ganhar a simpatia e a confiança dos trabalhadores, assegurando desta maneira o *status* de lideranças legítimas da classe e, enfim, serem reconhecidos como os condutores da sua luta por direitos.

As alianças intersindicais envolveram basicamente duas tendências distintas, embora nem sempre dissonantes: a revolucionária e a reformista. E, por vezes, provocaram novas discórdias. Veja-se o caso dos dirigentes da AFSP que, em 1931, surpreenderam e contrariaram as expectativas de determinadas lideranças libertárias ao aceitar o reconhecimento oficial da entidade - as quais se negavam a firmar quaisquer alianças com lideranças reformistas, além de repudiar as ações visando ganhar espaço no jogo político-partidário.

A trégua intersindical entre comunistas e cooperativistas (entre 1923 e 1925), por exemplo, levou a uma profunda rivalidade entre as próprias lideranças de esquerda no decorrer dos anos 20. Esse desentendimento tornou-se claro na distinção das comemorações para o 1º de maio de 1924 - uma dos comunistas e outra, separada, dos anarquistas.

Apesar dessa divergência, sustentada nos anos seguintes, a aproximação entre representantes do Partido Comunista do Brasil (PCB) e do CSCB foi rompida em 1925: a direção do CSCB somente aceitava apoiar candidatos às eleições sem vínculo com essa "frente", contrariando assim o interesse manifestado pelos comunistas. As lideranças do CSCB insistiam que a unidade somente podia se fazer sobre o chão das lutas econômicas e que, na "frente", a única organização de caráter político seria o PCB⁴⁰.

Devemos ter em mente que a restrição à ação política dos cooperativistas distingue-se da aversão pregada pelos anarquistas no mesmo propósito. Estes últimos mantiveram-se distantes do jogo político-partidário e, pelo menos formalmente, irredutíveis nas suas críticas desfavoráveis às leis sociais. Diziam-se

"(...) inimigos declarados das leis porque estas são emanção da engrenagem burguesa e não podem ferir os interesses da burguesia; porque estão convencidos

⁴⁰Cláudio H. de Moraes Batalha. *Le Syndicalisme "Amarelo" à Rio de Janeiro (1906-1930): Tome II*, op. cit., p. 338.

pelo ensinamento da história de que as leis só servem para iludir os pobres, os trabalhadores, as vítimas da tirania burguesa; porque sabem, pela experiência de toda a parte e de todos os tempos, que, confiando nos ilusórios benefícios das leis, os trabalhadores desprezam, abandonam a luta em prol de sua emancipação com receio de perder a migalha caída dos banquetes capitalistas; porque sabem que mesmo quando uma lei possa beneficiar os trabalhadores, ela só será executada onde e quando os próprios trabalhadores a fizerem executar pela sua ação decisiva.”⁴¹

Retrocedendo no período privilegiado nesta análise, para melhor ilustrar em que circunstâncias se deu a aliança entre a CSCB e o PCB, não podemos negligenciar a forte oposição dos anarquistas à postura dos comunistas: “verdadeiros partidários das leis, da legalidade e que não cuidam da emancipação completa do proletariado do jugo burguês”. No que concerne ao apoio dado por outras lideranças à legislação social, os libertários distinguiam os que estavam realmente “convencidos do seu grande benefício” dos “tartufos, os embrulhões, os mentirosos, os inimigos da revolução proletária. Nesse caso são os bolchevistas.”⁴²

Mas as inconstâncias não marcaram somente o sindicalismo de esquerda no que diz respeito à falta de firmeza partidária e política. Sobre isso podemos encontrar particularidades que também me parecem extremamente contraditórias. Como lembra um ex-ferroviário entrevistado, ao referir-se ao tipo de convívio coletivo experimentado na sede da entidade classista à qual estava filiado (o CFB), “era proibido falar em política”⁴³, e isso era uma questão “de honra” para seus dirigentes. Todavia, no final dos anos 20, ao menos no caso de algumas CAPs, era assistida uma intensa disputa entre lideranças operárias ligadas a diferentes correntes sindicais. Essas lideranças disputavam espaço político nos conselhos administrativos das entidades previdenciárias formadas, sobretudo nas ferrovias. Buscavam eleger seus respectivos escolhidos como representantes da categoria na diretoria de diversas instituições.

Apesar dessa disputa, cabe lembrar que o poder de arbitragem patronal prevalecera até 1926, ano em que os conselhos administrativos das CAPs deixaram de ter autonomia de ação. A reforma da legislação previdenciária ocorrida naquele ano definiu,

⁴¹ *A Plebe*, 9/4/1927, p. 2.

⁴² *Idem*.

⁴³ *Entrevista com Elyseu Flósi*, realizada na sede do STEFZM, 4/6/1991.

de maneira mais precisa, os mecanismos para a interferência governamental. O CNT, a partir de então, já não limita-se mais apenas ao aconselhamento: passa também a fiscalizar o funcionamento das CAPs.

2.8 - POSTURA DO CFB

Podemos dizer, com segurança, que a política de designar representantes da entidade foi fundamental para a formação e o desenvolvimento do CFB enquanto uma entidade sindical de peso entre os ferroviários. Os associados, nos primeiros anos de funcionamento dessa entidade classista, eram formados por empregados de diversas ferrovias, sobretudo as que passavam pelo interior paulista: Paulista, Sorocabana, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro São Paulo Minas, Ramal Ferroviário Campo, Dourado e, em especial, a Companhia Mogiana.

A escolha dos representantes do sindicato, como acusa o conteúdo de uma carta enviada pelo 2º Secretário do CFB a Joaquim Ferreira Mesquita, maquinista da Paulista, vinha atender à necessidade de cooperação para concretizar “o progresso de nossa Sociedade que muitos benefícios terá de prestar a nossa classe”⁴⁴.

Espalhados em várias localidades pelo interior dos estados de Goiás, Minas Gerais, e principalmente de São Paulo, os escolhidos para exercer aquela função recebiam, como gratificação, 10% sobre os valores obtidos com as mensalidades arrecadadas dos associados. A maior parte dos representantes do CFB era constituída por empregados e ex-empregados (aposentados) da Mogiana.

Desde 1880 que era considerável a importância não só desta como de outras ferrovias importantes cujos empregados participaram, ainda que em parte, como associados do CFB: a Paulista, a Ituana e a Sorocabana. Essas estradas de ferro garantiram à capital paulista o fornecimento de matérias-primas, do interior, propiciando escoamento eficiente do produto industrial para os demais mercados da região, e o suprimento de matérias-primas importadas, como carvão e ferro, via porto de Santos⁴⁵.

⁴⁴C. O. do CFB, 12/7/1928.

⁴⁵Cf. Sulamis Dain. *Empresa Estatal e Capitalismo Contemporâneo*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1986, p. 81.

Vale lembrar que sete anos antes, da criação do CFB, os funcionários da Mogiana participaram de uma sangrenta greve na qual revelaram sua disposição de partir para o enfrentamento direto, ocasionando deportações e espancamentos e, enfim, “uma repressão que chegou ao massacre de pessoas (como o ocorrido em Casa Branca) e uma negativa total de negociações tanto da parte da empresa como do Estado”⁴⁶. E, em meio ao clima de instabilidades ainda remanescente após a greve de 1920, ficava no ar a expectativa quanto às consequências diante da ocorrência de novos conflitos trabalhistas. Apesar dos conflitos persistirem, na década que se iniciava, devemos considerar que a coerção física como um instrumento eficaz para inibir os protestos operários.

2.9 - OS CONFLITOS NOS ANOS 20

Azis Simão aponta para um total de 107 greves entre 1915 a 1929, promovidas por diferentes categorias profissionais no Estado de São Paulo⁴⁷. Destas, apenas 13 foram protagonizadas por ferroviários, em momentos e organização diferenciada. Ao passo que 8 paralisações de ferrovias paulistas resumiam-se num ato de solidariedade parcial, ou seja, unindo os manifestantes por laços de seção de estabelecimento, nas outras 5 não encontramos nenhuma distinção por parte dos participantes em função da colocação ocupada por cada um dentro das suas respectivas empresas.

Eloy Chaves não hesitou em recorrer à violência como Secretário da Segurança de São Paulo, no final dos anos 10. Reprimiu violentamente o movimento grevista, que vinha exigir novidades no campo de tratamento dos litígios sociais. Por outro tipo de empreendimento, sobretudo na condição de empresário, Chaves contribuiu para renovar os meios de tratamento da questão social. Afinal, o sistema das CAPs convinha ao empregador, que deixa de aparecer como comprometido apenas com a produção do seu negócio, e passa a agir diretamente para a reorganização das atribuições do poder público e, enfim, dos métodos de reprodução do capital.

⁴⁶Cristina Hebling Campos, *op. cit.*, p. 121.

⁴⁷Azis Simão, *op. cit.*, p. 151.

A legislação defendida por Eloy Chaves inspirava-se, em boa parte, em diversas experiências organizativas vistas anteriormente, mais especificamente em determinadas regiões da Europa Ocidental. Contudo, seu projeto não era uma novidade no país. Várias outras propostas, parecidas, repercutiram anteriormente (apesar de desaprovadas pelos representantes Legislativo). Nessas circunstâncias, denota-se uma clara interferência do Estado nos anos que antecedem 1930⁴⁸ - sobretudo sob a influência de parlamentares socialistas.

Também cabe ressaltar, por outro lado, que os impulsos dados à criação de novas instituições assistenciais fomentaram uma economia interligada e dependente, percebida basicamente nos grandes centros econômicos. Trata-se de um reflexo das forças capitalistas que se mesclaram no século passado, quando já existia uma economia global única. Essa relação atingia progressivamente as mais remotas paragens do mundo: uma rede cada vez mais densa de transações econômicas, comunicações e movimentos de bens. Dinheiro e pessoas ligavam os países desenvolvidos entre si e ao mundo não desenvolvido⁴⁹.

Os meios de transporte, cabe ressaltar, garantiram o pleno desenvolvimento de elementos que se entrecruzavam no processo descrito. A navegação mercante mundial, entre 1840 e 1870 passou de 10 a 16 milhões de toneladas para o dobro nos quarenta anos seguintes. Mas a rede ferroviária mundial passava de pouco mais de 200 mil quilômetros, em 1870, para mais de 1 milhão às vésperas da Primeira Guerra Mundial. Todo esse desenvolvimento teve de ser sustentado pela receptividade à inclusão de algumas garantias aos operários. Esses fatores impulsionaram, de certo modo, a criação do “Estado do Bem-estar” nas regiões com maior nível de desenvolvimento econômico.

Michel Foucault enfatizou o poder público do século XIX, que deu margem a uma busca de reestruturação das relações econômicas e sociais⁵⁰. Na leitura da obra de Foucault encontramos o Estado enquanto uma instituição geradora de condutas.

⁴⁸Luis Werneck Vianna, op. cit., p. 3.

⁴⁹Cf. Eric. J. Hobsbawm. *A Era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982, cap. 3.

⁵⁰Ao referir-se à mudança do olhar médico no século XIX, Foucault frisa que não se trata de um olhar qualquer, e sim o olhar de um médico apoiado e justificado por uma instituição. No seu entender, a intervenção dos indivíduos fica restrita - situação que eles próprios percebem ao arriscar um olhar cauteloso. O estudioso entende que desse gesto origina-se uma consciência dos

Michael Ignatieff sugere outras reflexões sugestivas relativas ao mesmo tema, indicando a existência de uma teia de processos e sistemas de crenças, partilhadas e constituídas num tecido denso, que é formado basicamente por “hábitos de renúncia, possibilidades de repressão explícita”⁵¹.

Ambos autores têm algo em comum nos seus pareceres. Como Foucault, Ignatieff refere-se às permissões, proibições, obrigações e regras que foram, enfim, sustentadas e forjadas em milhares de pontos no qual vemos a substituição de uma pirâmide, de poder, que é nitidamente organizada. Desse ponto de vista, ainda que flexível nas obras de ambos estudiosos, encontramos caminhos interligados para a interpretação da ascensão política das massas trabalhadoras dentro dos moldes do liberalismo.

Baseando-me num enfoque distinto, proponho-me justamente a confrontar a imagem de um Estado autoritário que não encontra ruptura político-estratégica em 1930⁵². Vargas reconheceu - com condições - um conjunto de direitos sociais, ao menos para algumas parcelas operárias. Há indícios de que esse governante inspirou-se pelo mesmo tipo de argumento que propiciou a aprovação da legislação previdenciária de 1923. Eloy Chaves argumentou na época em que seu projeto foi aprovado, que o plano originava-se de um projeto *liberal* [grifo meu]. A mesma bandeira seria levantada inclusive pela burguesia paulista que, na época, partiu para a organização do Partido Democrático em 1926.

Toda essa expressão do “liberalismo” não gerava, todavia, projetos realmente inovadores. Os ferroviários, devido às experiências com as associações beneficentes e/ou de auxílio-mútuo, conheciam de longa data os benefícios trazidos por direitos a receber atendimento médico-hospitalar, pensões, auxílio funeral, etc.

limites e regras sociais que as pessoas estão comumente sujeitas. Cf. Michel Foucault. *O Nascimento da Clínica*. Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1987, p. 101.

⁵¹Michael Ignatieff. “Instituições Totais e Classes Trabalhadoras: Um Balanço Crítico”, in *Revista Brasileira de História*, n° 14, mar/ago., 1987, p. 193.

⁵²Cf. Jarbas Medeiros. *Ideologia Autoritária no Brasil: 1930-1945*. Rio de Janeiro, FGV, 1978.

Contudo, devemos lembrar que as CAPs inovavam tendo-se em vista o caráter de sistematização que consistia na principal base de sua sustentação organizativa. De outro lado, o plano vinha comprometer a privacidade do respectivo campo de direitos. Afinado com as diretrizes apontadas pelo governo, o sistema previdenciário extrapolava o atendimento dos interesses dos dirigentes de ferrovias e ferroviários juntos, pois era inscrito num processo mais globalizante e dinâmico do que sugere uma análise superficial sobre o assunto.

Alguns ajustes mudariam gradativamente o perfil do sistema criado. Em função da Carta Magna de 1926 surgiram, como já me referi anteriormente, os primeiros instrumentos para a intromissão do Estado no gerenciamento da previdência social. Há muito que a falta de higiene, as condições insalubres de trabalho, a má alimentação e, inclusive, o estabelecimento de meios paliativos com o fim de garantir a saúde operária, eram condições insistentemente condenadas por higienistas, deputados, juristas e, mesmo, por vários empresários, assim como por sindicalistas e pelos próprios operários.

Movidos por necessidades e situações específicas, os ferroviários aparecem “como sujeitos de práticas dotadas de significado político e histórico”⁵³. Podem ser percebidos, assim, como co-responsáveis no processo de montagem do campo de direitos, através do qual os benefícios sociais oferecidos pelas CAPs passam por reinterpretações consideráveis até o início dos anos 30.

Cabe dizer que, com relação à análise da postura assumida pelos sindicalistas e grupos operários enfocados, considerados contrários ou favoráveis às leis sociais, busquei ir além da concepção da existência de um “bloco coeso”⁵⁴. Não é meu propósito tratar apenas de alguns momentos singulares e, portanto, não é a partir do pressuposto de que havia um caminho “melhor a ser seguido” que estou imaginando o cenário estudado. Tento, enfim, compreender determinados pontos inter-relacionados à ação operária e à

⁵³Essa perspectiva, relativa a classe operária no Brasil, é considerada a partir de estudos preparados nos anos 70. Cf. Maria Célia Paoli; Eder Sader; e Vera da Silva Telles. “Pensando a Classe Operária: os Trabalhadores Sujeitos ao Imaginário Acadêmico”, in *Revista Brasileira de História*, nº 6, São Paulo, 1984, p. 149.

⁵⁴Compartilho com Zélia Lopes Silva, mais especificamente quando enfatiza os problemas em se pensar a classe operária como um grupo de militantes engajados no projeto de destruição da ordem capitalista: “Os Sindicatos e a Gestão do Estado no Mercado de Trabalho: São Paulo - 1929/1932”, in *Revista Brasileira de História*: vol. 7 (14). São Paulo, mar./ago. 1987, pp. 79-80.

militância sindical operária. Em vista dessa preocupação, ao buscar justificar as “derrotas” da classe, vários acadêmicos criaram paradigmas nos anos 60⁵⁵. Seria ressaltada, por esses pesquisadores, a “falta de consciência” e/ou “imaturidade” [a exemplo de Leôncio Martins Rodrigues], sobretudo devido à falta de experiências políticas⁵⁶.

Repensar o coletivo operário, entretanto, nos remete à análise de um complexo conjunto de relações. Seguindo a interpretação da materialização da experiência comum, formada no decorrer de uma estrutura na qual se constrói a identidade coletiva dos trabalhadores, alguns pesquisadores agarraram-se à preocupação de recuperar as tipicidades envolvendo o processo de formação da classe⁵⁷. Sem dúvida, é a partir do retorno à análise do próprio contexto enfocado que as particularidades, envolvendo a ação e os discursos de nossos personagens, ganham nitidez e contornos.

O jornal *A Plebe*, após três anos de proibição, publicou em abril de 1927 determinadas críticas aos decretos previdenciários recentemente elaborados. Embora sob a orientação dos anarquistas - formalmente avessos a quaisquer modos de intervenção estatal nas relações trabalhistas -, o texto impresso pelo periódico, exposto a seguir, deixa clara a absorção da linguagem técnica-jurídica esboçada no plano de regulamentação legal em questão:

“A lei nº 5109, de 20 de dezembro de 1926, que reorganiza a Caixa de aposentadorias demonstra essa verdade de uma maneira tão clara, que só os cegos de inteligência não poderão verificar.

Estabelece essa lei, obrigatoriamente, o desconto de 3 por cento nos salários de todos os trabalhadores, além do desconto de um mês completo dos salários de cada obreiro, em 24 prestações!

⁵⁵Estes estudiosos limitaram-se a interpretar as práticas operárias como um reflexo do plano doutrinário. Acabaram, assim, deixando a impressão de que, antes de 1930, havia um “atraso” político. Taxaram, por exemplo, os anarquistas de “apolíticos”. Cf. Jover Telles. *O Movimento Sindical no Brasil*. Rio de Janeiro, Ed. Vitória, 1962; Leôncio Bausbaum. *História Sincera da República*: vol. 2. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975-76; e Edgar Carone. *A República Velha...*, op. cit.

⁵⁶Para citar um exemplo desse procedimento analítico convém observar as conclusões sobre o período do pós-1930, cujos intérpretes alegam a diminuição do percentual de estrangeiros no mercado de trabalho nacional. Cf. Leôncio Martins Rodrigues. *Sindicalismo e Sociedade*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968, p. 347.

⁵⁷Cf. Cláudio H. M. Batalha. “Identidade da Classe Operária no Brasil (1880-1920): Atipicidade ou Legitimidade?”, in *Revista Brasileira de História*: vol. 2. São Paulo, set. 91/ago. 1992, p. 123.

A que vão ficar reduzidos os salários dos operários que, em média, ganham de 210.000 a 240.000?

Se nos obrigam a pagar o benefício que dizem nos conceder, que, ao menos, nos aumentem os salários, para que a nossa penúria não aumente, enquanto eles, os ricos, os grandes acionistas continuarão a acumular fortunas ainda passando por amigos dos operários.

Outra seria a situação, se os trabalhadores ferroviários estivessem unidos, bem organizados, porque, solidários entre si, poderiam fazer valer os seus direitos.

Quando nos organizaremos ferroviários? Os ricos, estão unidos em suas associações de classe - e eles poderiam dispensar isso. Mas nós continuamos dispersos, iludindo-nos com os benefícios de leis enganosas, quando deveríamos estar bem organizados.

Unamo-nos, pois, ferroviários!”⁵⁸

Às vésperas do “2º Congresso Internacional de Mutualismo e Previdência Social”, realizado no Rio de Janeiro em 1923, os libertários - apesar de continuarem argumentando que se tratava de um desvio dos interesses da classe operária - declararam abertamente o reconhecimento da importância das CAPs: “Embora protestemos, ela será um fato. Embora colaborem, ela será sempre uma legislação contrária às nossas aspirações libertárias.”⁵⁹

Os anarquistas ressaltaram, sobretudo, que as leis iam de encontro às manifestações e, nesse sentido, concluíram que os decretos visavam garantir e perpetuar os monopólios e privilégios das classes dominantes. As garantias oficiais de direitos, previam eles, “hão de perpetuar, eternizar as injustiças que dela derivam”⁶⁰.

No seu conjunto, os preceitos apontados pelo anarco-sindicalismo são inerentes, e representam apenas um dos elementos que despontam incorporados no processo de reforma da legislação, através do qual o Estado encontra-se como neutralizador do antagonismo formado na relação capital-trabalho. Devemos ter em mente que, apesar de não negar a importância dos direitos instituídos, as críticas dos anarquistas à ação do governo somaram-se a outras, da autoria de representantes de diversos segmentos políticos e sociais no país.

⁵⁸“Aos Ferroviários em Geral”. *A Plebe*, 9/4/1927, p. 4.

⁵⁹“Mutualismo e Previdência Social”. *A Plebe*, 7/7/1923, p. 2.

⁶⁰*Idem*.

Sob a influência dos comunistas, em meados dos anos 20 o jornal *A Nação* acusou o governo mineiro de “falhar em sua incumbência”, ou seja, de oferecer um conjunto de direitos previstos para seus servidores:

“(...) o funcionário que contar com mais de 60 anos de idade terá de ir a exame médico e, uma vez demonstrado aí o seu mal estado de saúde, será excluído. (...) A lesão é evidente. O governo mineiro alega precisar expulsar os velhos doentes, porque o Montepio está lutando com dificuldades financeiras, que não podem ser agravadas com muitos óbitos (...)”⁶¹

Mesmo a imprensa diária, que não tinha compromissos explícitos com nenhuma corrente sindical, não deixava passar despercebido o descumprimento da legislação social, ressaltando de outro lado o excesso de entraves burocráticos que permeavam o oferecimento das garantias previstas:

“(...) As classes laboriosas não têm representantes diretos. A lei dos ferroviários, além de passar assim superficialmente discutida - se é possível chamar a atenção ao que houve em torno do Projeto Eloy Chaves - tem sido executada tumultuariamente, conforme o capricho das empresas mais audaciosas e interpretada as vezes de modo absurdo pelo Conselho Nacional do Trabalho, onde igualmente os operários não encontram uma voz que os defenda.”⁶²

2.10 - A MISSÃO DOS REPRESENTANTES DO CFB

A proposta objetivando solucionar as controvérsias envolvendo questões trabalhistas, encaminhada aos representantes do CNT pelos diretores do CFB desde os anos 20, emanava de lideranças ligadas a diversas entidades classistas propensas à defesa da “harmonia social”.

O Ferroviário, jornal dirigido aos ferroviários de Jundiá (ainda que impresso em Campinas), insinuava a emergência de acordos entre as lideranças classistas ligadas à categoria. Tal registro é trazido já na primeira tiragem daquele jornal: 10 meses após a ratificação da Lei Eloy Chaves. A combinação de “sensatez” e “harmonia” - conforme

⁶¹“Pobre funcionalismo mineiro! - Os velhos, se doentes, perdem o Montepio”. *A Nação*, Rio de Janeiro, 26/5/1924.

⁶²“O operariado, outro encalhe?”. *Diário do Povo*, Campinas, 6/7/1924, p. 4.

frisou o autor do texto mencionado, num tom enérgico - refletia a racionalidade: elemento básico à elaboração de uma estratégia comum, que contemplaria tanto os interesses dos empregados como os dos empregadores:

“(...) Quando grita o capitalista, o poderoso, o potentado, na pretensão de escravizar o trabalho - ele está errado, porque longe de obter o seu resultado, ele não faz mais que irritar a classe do trabalho - e quanto levanta-se também o operário gritar a greves revolucionárias e a formar paredes injustas sem razão de ser demonstrada dentro dos limites do direito e da justiça - ele está também errado, porque não faz mais que criar novos tropeços para a vida do futuro!”⁶³

Por outro lado, compete retornar à leitura da *A Plebe* para comprovar como o discurso dos anarquistas destoou da argumentação citada acima:

“Uma minoria de burgueses inteligentes, esses encolhem os ombros, sorridentes ante a ingenuidade dos trabalhadores, pois compreendem perfeitamente os efeitos adormecedores das leis beneficiadoras da classe operária... Sabem estes patrões que tais leis só servem para embolar o espírito rebelde dos obreiros.”⁶⁴

Palavras de ordem como “equilíbrio e harmonia” nas relações entre as classes, assim como o “progresso econômico de toda a nação”, há muito representavam aspectos fundamentados no plano apresentado por Sarandy Raposo.

Não obstante, esses preceitos também representavam uma parte essencial da propaganda empreendida por outras lideranças operárias, no decorrer dos anos 30. A aprovação de alguns direitos - insistiu Sarandy - significava a saída aos conflitos trabalhistas e, o que é melhor, por meios diplomáticos: “A índole do nosso trabalho é avessa às lutas, é em defesa a toda discussão que salte do terreno dos argumentos, da lógica e da razão.”⁶⁵

Desde que assumira a orientação da *Seção Operária* do jornal *O Paiz*, em 1921, Sarandy Raposo encontrou um meio efetivo de propagar seu projeto cooperativista, o que lhe deu força inclusive para cobrar das autoridades os meios que considerava indispensáveis para pôr em prática aquele plano. Sarandy dizia que “justamente quando o

⁶³ *O Ferroviário*, op. cit., 25/11/1923.

⁶⁴ *A Plebe*, 9/4/1927.

⁶⁵ *Idem*.

cooperativismo começava a conquistar as massas, o governo da República faltava com suas promessas”⁶⁶.

Também sob esse aspecto a estratégia sindical adotada pelos dirigentes do CFB era parecida à de Sarandy, ou seja, estava voltada para a defesa da legislação social. Os dirigentes do CFB, numa correspondência enviada ao representante de Uberaba -, lembravam o objetivo do sindicato: “representar a classe ferroviária, perante os poderes da nação para a reconstituição dos direitos já obtidos e pela melhoria da fatura dos existentes, à luz das vantagens oferecidas, sua constituição.”⁶⁷

Os parlamentares responsáveis pela reforma das CAPs enfatizaram novamente, em 1926, o caráter abrangente do sistema aos empregados de “todas as estradas de ferro do país, a cargo da União, dos Estados, dos Municípios, ou de particulares, terão Caixas de Aposentadoria e Pensões para os seus ferroviários, regidas pelas disposições da presente lei.”⁶⁸

Em 1929 havia 18 entidades regidas pela regulamentação aprovada em 1926, que em seu primeiro artigo já resumia bem o caráter que a trazia a público. É principalmente num trecho do texto do *Decreto 5109* que encontramos uma manifestação do desejo de assegurar a expansão do sistema: “§ 1.º Os dispositivos da presente lei são extensivos a todas as empresas de navegação marítima ou fluvial e às de exploração de portos pertencentes à União, aos Estados, aos municípios e a particulares, em tudo quanto lhes possa ser aplicável.”

Enquanto surgem apenas sete novas CAPs para atender à nova categoria abrangida (os portuários⁶⁹), entre 1927 e 1930 são criadas simultaneamente mais onze instituições voltadas aos ferroviários, agora para abranger as estradas de ferro estatais.

⁶⁶Citação do discurso de Custódio Alfredo de Sarandy Raposo, em face da não liberação do auxílio pecuniário às cooperativas. Cf. *O Paiz*, 1923. Apud. Angela de Castro Gomes, op. cit., p. 159.

⁶⁷C. O. do CFB, 2/8/1928, enviada a Antonio Meirelles.

⁶⁸Cf. *Artigo 1º do Decreto 5109*, promulgado no dia 20 de dezembro de 1926.

⁶⁹Mesmo prevendo a extensão dos direitos previdenciários aos empregados de todas as empresas de navegação, marítima ou fluvial e às de exploração dos portos, convém destacar que os efeitos da legislação de 1926, tendo em vista esse ramo de atividades, restringiram-se aos portuários.

Entre 1923 e 1926, portanto, somente os empregados de ferrovias privadas receberam atenção do sistema das CAPs⁷⁰. No entanto, o desejo de padronização, do funcionamento desse sistema entre os ferroviários é manifestado numa série de esforços, por parte de alguns representantes do poder público para acabar com a flexibilidade da interpretação da legislação previdenciária.

Uma outra transformação, trazida pela Carta Magna de 1926, implicou num diferente tema polêmico e problemático: a tendência de centralização da administração do funcionamento do sistema. Além de serem obrigados, desde então, a enviar relatórios anuais ao CNT, os membros dos conselhos administrativos das CAPs eram advertidos:

“No caso de desarmonia ou desídia de qualquer dos membros do Conselho de Administração da Caixa, que possa prejudicar o bom andamento de seus serviços, o Conselho Nacional do Trabalho, tomando conhecimento do fato, em virtude de representação dos interessados, ou ex-officio, submeterá o caso a rigoroso inquérito e, de acordo com o que for apurado, destituirá de seus cargos os membros que julgar conveniente (...).”⁷¹

A essa disposição seriam acrescentadas outras emendas, aprovadas pelos deputados federais em 1926. Alguns desses chegaram a afirmar que a novidade residia na imposição de limites aos abusos dos empresários que, aliás, continuaram a manter 3 pessoas de sua confiança em cada conselho administrativo, contra 2 que eram escolhidas pelos empregados. Os parlamentares restringiam-se, nesse tocante, mais à perspectiva de se aumentar a fiscalização e trazer novas formas de controle sobre o funcionamento do sistema. Nesse sentido, enfim, deixaram brechas para que fosse reafirmada a vontade patronal, demonstrada pela maioria dos participantes dos conselhos administrativos.

⁷⁰Logo após 1923 foram criadas CAPs nas seguintes ferrovias: Leopoldina, Paulista, São Paulo Railway, Mogiana, São Paulo-Rio Grande, Great Western of Brasil Railway Cia. Limited., Rede Sul Mineira, Este Brasileiro, Vitória a Minas, Goiás, Paracatú, Dourado, Madeira-Mamoré, Ilhéus a Conquista, Maricá, São Paulo-Goiás, Nazareth, D.a Thereza Christina, Brasil Great Southern Railway Company Limited., Santa Catarina, Bragança, Central do Piauí, Petrolina a Teresina, Campineira, São Paulo e Minas, Mossoró, Monte Alto, Itabense, Jaboticabal. Seriam formadas, antes de 1926, outras duas instituições similares: uma no Ramal de Dumont e outra na Contadoria Central Ferroviária de São Paulo.

⁷¹Cf. *Artigo 47º do Decreto 5109*.

Apesar do interesse com relação ao assunto naquele ano, a falta de equidade que caracterizava o controle administrativo seria consolidada no novo texto legal sancionado:

“Aos membros dos Conselhos das Caixas fica assegurada toda a liberdade de ação para que possam exercer seus cargos sem constrangimento ou coação, sem prejuízo do serviço da estrada, dentro do regimento das Caixas, havendo recurso para o Conselho Nacional do Trabalho.”⁷²

2.11 - DESPESAS E FUNCIONAMENTO DO ASSISTENCIALISMO

No final dos anos 20, tanto o patronato como os trabalhadores viviam um problema imediato em comum: os resultados do impacto causado pela crise de 1929. A situação inspirava cuidados. Havia, aproximadamente, 100.000 desempregados em São Paulo no final de 1930. Para todo o país, essa estimativa atingiria 2 milhões em 1931⁷³.

Além disso os trabalhadores rurais começaram a migrar, desorientados e famintos, para as cidades. Apesar de fundamentais, para escoar parte desse contingente populacional, novas contratações seriam restritas com o abalo experimentado pelas ferrovias, sobretudo a partir dos anos 20. Careciam investimentos de grupos financeiros internacionais, os quais não desapareceram totalmente. Mas a aplicação de capitais dependeu da inconstância cambial e crises cíclicas da oferta, procura e conseqüente valorização do café: fatores responsáveis, cada vez mais, pela menor rentabilidade do capital investido nas ferrovias.

No mesmo quadro, desvantajoso para as empresas ligadas ao setor, o governo se propunha garantir o cumprimento de uma série de direitos previdenciários aos ferroviários, defendendo e providenciando soluções que instrumentalizariam o processo de redistribuição e controle do oferecimento de um montante de benefícios sociais. O direito à aposentadoria e a prestação de serviços-médicos eram oferecidos precariamente por causa de fatores diversos, como os próprios entraves burocráticos colocados que dificultavam a vida dos segurados. Muitos deixaram, por falta de documentos, de usufruir a plenitude daquela proposta legal.

⁷²Cf. Artigo 46º do Decreto 5109.

⁷³Cf. Edgar Carone. *A República Nova: 1930-1937*. São Paulo, Difel, 1976, p. 101.

Apesar da tendência à retração dos direitos vista no decreto previdenciário de 1931, certas lideranças classistas pareciam estar em sintonia com o “pensamento da União”. Contudo, embora demonstrassem seu apoio à reforma da legislação, alguns sindicalistas ligados aos ferroviários do Rio Grande do Sul protestaram, em 1925, quanto à falta de informações recebidas da capital federal. Essa postura resume-se na acusação quanto à falta de propósito - frisaram em resposta à mensagem-convite enviada ao governo central - da ida de um delegado representando o reduto numa reunião de representantes dos conselhos administrativos das CAPs. Apesar da falta de conhecimento prévio sobre o assunto a ser discutido com as autoridades, os porta-vozes dos empregados da Viação Rio-Grandense ponderaram e resolveram enviar um representante. Trata-se do

“Congresso das Caixas de Aposentadoria e Pensões, convocado pelo Conselho Superior do Trabalho, (...) que devia [frisaram os sindicalistas citados] antes ser conhecido e discutido pelo nosso Conselho da Caixa para poderem ser feitas eventuais propostas de modificações que a prática de 2 anos demonstrasse útil e necessárias.”⁷⁴

As recomendações apontadas pelas autoridades aos representantes das CAPs presentes ao Congresso ocorrido em 1925 representaram, para os 8.630 filiados na CAP dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, motivo para a subtração do serviço dentário e os encargos com as parteiras colocada em prática a partir de 1927.

Essa tendência às perdas de direitos é percebida na leitura de editais e circulares da época, que expunham várias alternativas para a concretização de um tratamento médico alternativo ao que vinha sendo apontado na legislação previdenciária vigente. Convém lembrar, contudo, que a administração da CAP da Viação Férrea do Rio Grande do Sul deu uma enorme importância às medidas solicitadas pelos representantes do CNT, sobretudo “no sentido de limitar à indispensável a despesa de transporte de médicos e, por meio de regulamentação adequada, procurou reduzir a despesa proveniente de diárias de viagens aos mesmos.”⁷⁵

⁷⁴“O Congresso das Caixas de Aposentadoria e Pensões”. *O Ferroviário* (Órgão dos funcionários da U.F.R.G.S. - Rio-Grande do Sul), Porto Alegre, 17/5/1925, p. 1.

⁷⁵*Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Viação Rio Grande do Sul: 1926*. nº 4, Porto Alegre, Livraria Selbach de J. R. Fonseca & Cia., 30/3/1927.

Mas me parece que o patrimônio daquela entidade não tinha problemas financeiros imediatos, sobretudo se considerar que os membros do Conselho Administrativo da CAP dos empregados da Viação Rio-Grandense compraram, de uma só vez, 10 automóveis - em dezembro de 1926. Tais bens se somavam a duas ambulâncias, da Ford, mantidas no posto de Cacequy, e um carro (da mesma marca) em cada uma das 4 seguintes localidades: Montenegro, Santa Maria, Couto e Bagé. Também havia, respectivamente, um veículo em Passo Fundo e outro em Santana; ambos da marca Overland.

Naquele e em outros redutos operários servidos pelas CAPs, a assistência previdenciária deixaria de ser apenas uma “prática de arrendar períodos de trabalhos médicos privados em seus consultórios”⁷⁶; tornando-se totalmente terceirizada no final dos anos 20. Difícil dizer, com exatidão, quais mudanças custaram mais aos segurados ou, mesmo, qual novidade foi mais valiosa aos propósitos do MT a ponto de permitir, aos administradores da CAP da Viação Rio-Grande, “construir prédio, ou prédios, para a sua sede, farmácia, ou serviço de ambulatório, ou pronto-socorro, uma vez que os fundos permitam”⁷⁷.

No início dos anos 30, o CNT e o MT fiscalizavam e controlavam inclusive as despesas registradas pela organização previdenciária. Na conclusão dos estudos sobre o funcionamento das CAPs, os representantes desses dois órgãos estatais apontaram um progressivo aumento no total de segurados inativos. Ressaltaram que isso implicava num considerável ônus ao sistema.

Desde meados dos anos 20 que as oscilações no mercado econômico internacional afetavam as fontes de custeio do sistema. Afligidos por diversas transformações

⁷⁶Jaime A. de Araújo Oliveira e Sonia M. Fleury Teixeira, op. cit., p. 27.

⁷⁷Cf. *Artigo 13º*, do *Decreto 5109*. Já o *Artigo 14º* dessa lei previa, ainda, socorros médicos, e internação hospitalar, em caso de intervenção cirúrgica. Porém, foi mais polêmico o *Artigo 9º* da lei anterior (*Decreto 4682*), por oferecer uma compreensão mais elástica à situação em que a vítima de acidente poderia recorrer ao seguro social: não classificando se os acidentes davam-se em decorrência do trabalho ou se de quaisquer outros fatos ou atos que permitissem determinar lesão física. Essa abrangência inexata vinha sendo defendida por muitos consultores jurídicos. Um destes, dizia a respeito, “(...) não se concebe que a lei prescrevesse a concessão de socorros médicos v. g. para o ferroviário sujeito a um ligeiro resfriado e não os quisesse conceder para aquele que, apanhado por um automóvel ou varado por uma bala, estivesse em perigo de perder a

econômicas, internas e externas, os dirigentes de algumas ferrovias vinham dando sinais de desinteresse em manter, na prática, a co-participação no custeio das CAPs. Isso se deve a fatores relacionados ao próprio negócio. Em 1926, por exemplo, vemos que um aumento nas despesas das estradas de ferro devia-se à greve dos mineiros ingleses. Em função desse conflito, escasseava no mercado interno o oferecimento do carvão consumido pelas locomotivas brasileiras. O “desequilíbrio”, que é “do conhecimento de todos”⁷⁸ - conforme assegurou um técnico do governo, ao referir-se aos problemas enfrentados pelas ferrovias na época -, era acrescido pelo aumento do percurso dos trens. A maior intensidade do tráfego, contudo, não implicou num tipo de atendimento satisfatório se considerarmos que houve, no mesmo período, um rápido aumento da demanda de serviços oferecidos pelas empresas.

A Sorocabana, por exemplo, gastou 57.240.360.448 réis em 1926, o que correspondeu a um aumento de 10.262.070\$975 de réis mediante ao balanço financeiro do ano anterior. Em outras ferrovias brasileiras, no mesmo período, os gastos com a manutenção das linhas férreas encarecia cada vez mais o negócio.

Em face desses e de outros aspectos, tornava-se fácil relacionar o desinteresse pelo custeamento da previdência aos problemas financeiros enfrentados por muitas daquelas empresas. Muitos grupos acionistas desistiram, antes do término do prazo dos respectivos contratos de arrendamento do complexo férreo nacional firmados anos antes com o governo central. Nesses contratos previa-se uma série de concessões à exploração dos recursos obtidos. A crise surtiria maiores efeitos em meio ao crescimento da demanda de serviços requisitados.

Mediante os encargos sociais instituídos, o problema enfrentado pelas estradas de ferro brasileiras parecia aumentar. Veja-se os recursos destinados, em 1926, pela Sorocabana no próprio “Fundo de Pensões e Pecúlios” - item de contribuição implementado por outras ferrovias estatais naquela época.

vida”. Ver O. Moraes Alves (org.). *Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários*. Campinas, Tipografia da Casa Genoud, s/d, p. 16.

⁷⁸ *Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos (Presidente do Estado de São Paulo) pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos*, op. cit., p. 491.

Até 1925 havia apenas 27 CAPs em todo o território nacional. Para se ter uma idéia do total despendido com o funcionamento daquelas instituições, mais especificamente no tocante ao item “Fundo de Pensões e Pecúlios”, cabe ver que a arrecadação chegou a 5.147.305.938 mil réis no mesmo período. O referido item correspondeu a 5.459.741\$031 no ano seguinte, quando eram contadas 28 entidades⁷⁹. Em função do decreto de 1926, aumentaram 4 entidades para atender os ferroviários até 1929.

Entre 1923 e 1929 praticamente triplica o total de receita do sistema. O mesmo ocorre a título de “Contribuição do Pessoal - 3%”, “Aumento suplementar das Tarifas” e a “Contribuição das Empresas”; à proporção que com relação a dois itens de menor peso financeiro - como “Jóias e Aumento de Vencimentos” e “Outras Fontes” (veja-se o Anexo 1) não verifica-se o mesmo. Enquanto que os valores correspondentes a esses itens mantêm-se estáticos, um terceiro ultrapassa desproporcionalmente a média: “Juros” - em 1923 implica em 75.179\$665 e em 1929 em 5.735.788\$394 contos de réis; o que nos faz imaginar o significativo impulso dado pelo funcionamento da previdência aos bancos, mais precisamente aos que recebiam essa parte do patrimônio. Mas também aumentaram as despesas das CAPs naquele período: passou-se dos 1.734.449\$182 para 23.558.630\$285 contos de réis. Os valores gastos com aposentadorias, pensões, serviços médico-hospitalares e outras despesas aumentaram praticamente 14 vezes, em apenas oito anos de funcionamento daquelas instituições (veja-se o Anexo 2).

Por outro lado, devemos considerar a aparente insignificância das arrecadações obtidas por essas instituições mediante as despesas das próprias empresas: com terraplanagem e obras “de arte”, trecho aumentado, compra de trilhos e aquisição de novas locomotivas, etc.

A Sorocabana, por exemplo adquiriu 11 locomotivas somente em 1925, que vinham somar-se as 69 importadas da Inglaterra no ano anterior. Os problemas econômicos enfrentados pelas ferrovias agravavam-se no mesmo período.

⁷⁹Cf. *Movimento Financeiro das Caixas de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Portuários: Actos officiais, dados estatísticos e illustrações gráficas (1923-1929)*. Conselho Nacional do Trabalho/Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Rio de Janeiro, Villas Boas & Cia., 1930.

Foram sobretudo as empresas estatais, convém frisar, as responsáveis pela injeção de recursos para a melhoria do setor. Contando com o auxílio dos cofres públicos, essas ferrovias foram beneficiadas com aplicações que não visavam lucros. Isso não ocorria com as empresas privadas, que também não foram poupadas de instabilidades causadas por determinação governamental.

No caso da Sorocabana os mandos e desmandos trouxeram gastos extras em meados dos anos 20: “Findos os movimentos revolucionários, o material de tração da Estrada ficou em tal estado, que sua recuperação total em nossas oficinas era de todo impossível, tendo-se então, como vimos, recorrido a oficinas estranhas (...)”.⁸⁰

Sobretudo naquela época, os dirigentes das ferrovias privadas viram-se em maus lençóis, ante a diminuição constante dos lucros de seus negócios – motivo suficiente para reclamar do excesso da interferência estatal, que impedia o livre aumento das tarifas. Ou seja, os valores de fretes e passagens eram rigidamente controlados tanto no complexo férreo privado como no estatal. Para ilustrar o andamento desse empreendimento, convém dar uma olhada nas seguintes arrecadações da Sorocabana:

Designação	1925	1926	Diferença
Passageiros	12.111.752\$910	12.125.580\$910	+ 13.828\$000
Bagagens e encomendas	7.899.971\$590	5.186.602\$100	- 2.713.369\$490
Café	7.747.554\$100	7.455.568\$700	- 291.985\$400
Outras mercadorias	32.490.341\$860	32.905.829\$800	+ 415.487\$940
Animais	2.687.381\$540	3.068.801\$300	+ 381.419\$760
Telegramas	416.548\$063	401.704\$425	- 14.843\$638
Armazenagens	466.105\$900	542.828\$900	+ 76.723\$000
Rendas diversas	4.342.313\$729	4.893.059\$379	+ 550.745\$515
Totais	68.161.969\$692	66.579.975\$379	+ 1.581.994\$313 ⁸¹

⁸⁰“A receita de bagagens e encomendas tornou-se sensivelmente menor, devido em grande parte à diminuição desses transportes por conta dos governos, que de RS. 3.018.133.000 em 1925 passaram, em 1926, a 565.617.100, devido a ser diminuto então o transporte de tropas e de material bélico. Por outro lado, numerosas mercadorias que, devido à crise anterior, eram despachadas como encomenda para mais depressa chegarem a destino, passaram, com a regularização e rapidez dos transportes, a seguir como carga.”: *Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos (Presidente do Estado de São Paulo) pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos*, op. cit., pp. 206-207.

⁸¹*Idem*, p. 206.

A difícil situação econômica enfrentada pelas administrações das ferrovias serviu de argumento para justificar a negligência do *compromisso* [grifo meu], proposto por Eloy Chaves em nome do próprio empresariado. Não foram poucos os dirigentes de estradas de ferro que procuraram, na segunda metade dos anos 20, limitar o percentual a 1,5%, no máximo 2% dos lucros anuais das empresas para os fundos assistenciais das CAPs. Apesar das conseqüências dessa guinada de posição, não seriam alterados – ao menos ao longo daquela década – os preceitos definidores dos benefícios sociais.

Podemos afirmar que os interesses dos operários foram contemplados nesse processo? Em parte sim. Contudo, as garantias oferecidas via sistema previdenciário variavam em quantidade e qualidade, de acordo com a respectiva empresa onde os associados trabalhavam.

Cada caso trazia suas próprias especificidades. 74 aposentadorias, por exemplo, foram oferecidas pela CAP da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em 1924. Isso se repetiu no ano seguinte. Gastou-se com aposentadorias um total de 486.351.640 réis. Apesar do total de aposentados subir para 143, em 1926, a diferença de gastos nesse período ficou em 441.156.675⁸². Outras despesas seriam ainda mais volumosas. Em suma, no que se refere ao oferecimento das garantias sociais, encontramos inúmeras peculiaridades ao visualizar o funcionamento de diferentes CAPs.

Os membros do Conselho da CAP da Sorocabana, em sessão realizada no dia 26 de junho de 1926, votaram pelo emprego de 1.000.000.000 réis pertencentes ao patrimônio da entidade com a compra de apólices do Estado – na forma de empréstimo, ao juro de 8% ao ano⁸³. Aparentemente, mesmo essa aplicação das finanças estava longe de representar um empecilho para o pagamento dos benefícios sociais.

A CAP da Sorocabana garantia 576 aposentadorias em 1933⁸⁴. Cabe ver que o atendimento assistencial beneficiava-se do crescimento do total de contribuintes. Em

⁸²*Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Viação Rio Grande do Sul: 1926*, op. cit., p. 6.

⁸³*Idem*, p. 8.

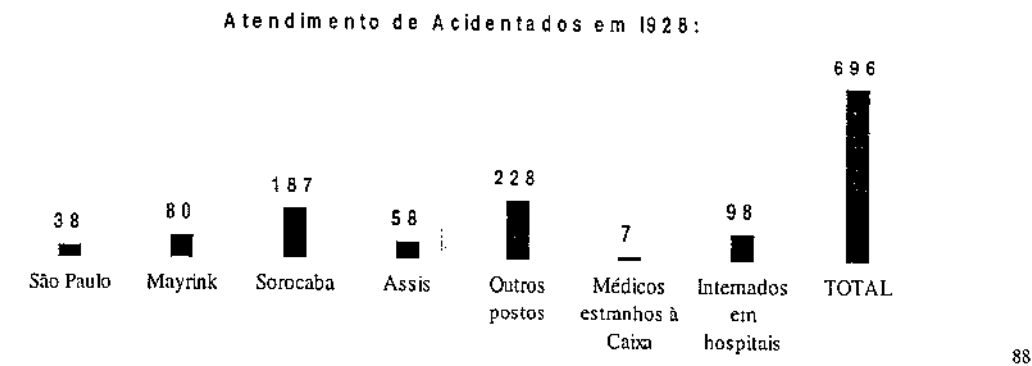
⁸⁴Convém observar que a CAP da Viação Férrea do Rio Grande do Sul oferecia apenas 50 aposentadorias em 1928.

1929, por exemplo, aquela entidade contava com 9.398 contribuintes. Já em 1933 o total de filiados chegava a 12.172⁸⁵.

Ataulpho de Paiva, diretor do CNT em 1930, um dos maiores especialistas na questão previdenciária no cenário nacional, era um intransigente crítico das opiniões contrárias ao projeto de intervenção estatal; dizia que o sistema estava prestes a sentir os exagerados compromissos assumidos com os segmentos segurados⁸⁶.

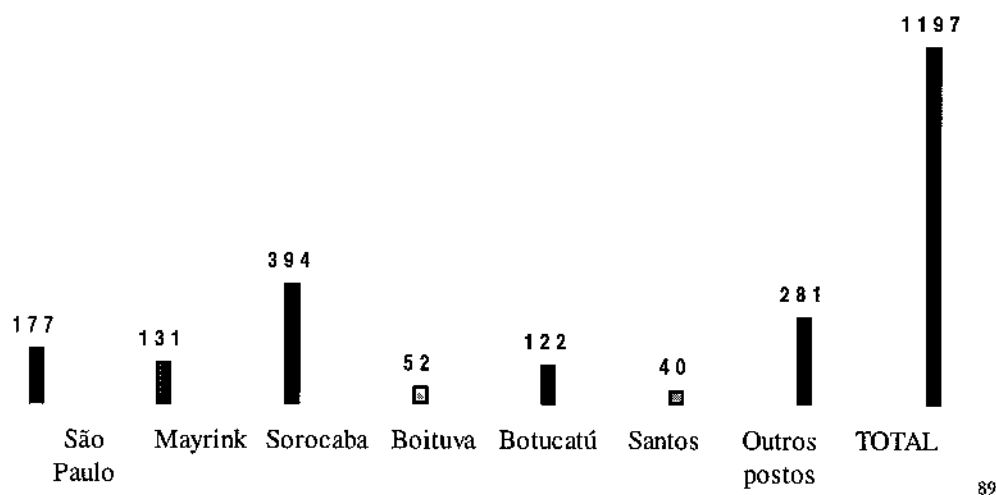
O relatório do balanço financeiro da CAP da Sorocabana de 1933, ao menos à primeira vista, vinha reforçar a conclusão que Paiva elaborara três anos antes. Ele prenunciou que as despesas com o oferecimento de aposentadorias e pensões oferecidos pelas CAPs iriam mais do que dobrar entre o final dos anos 20 e o início da década seguinte: ao passo que em 1928 as despesas da referida entidade com aqueles itens ficaram em Rs. 829.744\$437⁸⁷, em 1933 chegaram a 2.677.055\$650.

A CAP da Sorocabana oferecia atendimento médico-hospitalar em diversos postos de atendimento, os quais foram sendo instalados nas proximidades das linhas férreas administradas pela empresa em questão:



⁸⁵ *Idem.*
⁸⁶ *Movimento Financeiro das Caixas...*, op. cit., p. IV.
⁸⁷ *Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana: 1926*, nº 1. São Paulo, Tipografia Comercial/Mario Giorgis, 1/5/1929, p. 5.
⁸⁸ *Idem*, p. 7.

Atendimento de Acidentes em 1933:



89

Entre as modalidades de atendimento oferecidas pela CAP da Sorocabana incluía-se um eficiente tratamento médico escolhido pelos pacientes e material hospitalar de natureza diversa:

Material para consultórios.....	5.456\$000
Honorários dos médicos da Caixa.....	306.338\$800
Serviços prestados por clínicos estranhos.....	5.011\$400
Análises e exames de laboratório.....	5.637\$000
Radiografias.....	14.760\$000
Aplicações elétricas.....	56\$000
Despesas de viagens para médicos.....	732\$500
Assistência hospitalar.....	75.123 \$600
TOTAL.....	4 13.115 \$300 ⁹⁰

Em 1933, por exemplo, o posto médico de São Paulo pertencente àquela instituição chegou a atender 18.471 consulentes. No mesmo período, 40.161 receberam atenção nos postos espalhados pelo interior. Mas ao passo que as visitas médicas a domicílio no posto de São Paulo somaram 1.205 casos, no interior o total de consultas foi mais de dez vezes maior (13.718). Foram concedidas 102 novas aposentadorias ordinárias

⁸⁹Relatório da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana: 1933. nº 6. São Paulo, Tipografia Comercial/Mario Giorgis, 28/2/1934, p. 7.

⁹⁰Idem.

e 82 por invalidez. Essa garantia, todavia, seria concretizada somente no ano seguinte, enquanto que um reduzido número de 8 segurados que haviam obtido o direito em 1932 passaram a recebe-lo então (veja os anexos 3 e 4). Isso indica que, na verdade, a suposição de Paiva estava desajustada da realidade média vivenciada na administração das instituições - a menos que tomemos os picos de oferecimento das garantias como referência para ver um aumento tão estrondoso dos gastos acusados pelo referido jurista em 1928. Os 12.172 contribuintes representavam uma pequena parcela dos associados ativos (210.883) assinalados até 31 de dezembro de 1933. Por outro lado, no mesmo ano, constatou-se um número de aposentados (11.807) e pensionistas (12.734) quase idêntico, vistos separadamente, a soma de segurados registrada cinco anos. Isto, certamente, implicava um aumento considerável das despesas com o oferecimento das próprias garantias.

O problema era visto em outras instituições. As 164 entidades CAPs, criadas até 1933 em todo o território nacional, induziam ao fortalecimento de novas experiências organizativas⁹¹.

Quanto maior o salário recebido, maior era a contribuição dos segurados e, em função disto, o valor dos próprios benefícios apontados pela legislação das CAPs que estes poderiam contar. Alguns imprevistos, entretanto, como o falecimento de associados, tornavam-se num contraste ao montante das despesas exigidas para o funcionamento do sistema:

“Durante o ano de 1933 reverteram ao serviço 3 aposentados por invalidez e faleceram 30 aposentados (...). Em 31 de dezembro de 1932, figuravam das folhas de pagamento 529 aposentados; naquele ano faleceu 1, cuja comunicação foi feita à Caixa em maio de 1933 (...), por conseguinte, em 31 de dezembro de 1933, existiam 675 aposentados (...). Com esta verba despendeu-se em 1933, a importância de Rs. 2.135.974.000.”⁹²

⁹¹Cf. Jaime A. de Araújo Oliveira e Sonia M. Fleury Teixeira, p. 342. Convém pôr em relevo que o processo de formação de novas entidades previdenciárias, surgidas para atender a outras parcelas operárias além dos ferroviários e portuários, e que continuaram a existir mesmo após 1933. Nesse surgiram os Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs), instituições voltadas a uma ou outra categoria, e não mais a esta ou aquela empresa como vinha ocorrendo através do sistema das CAPs.

⁹²*Idem*, p. 8.

Os serviços prestados pelas CAPs, todavia, ganhavam contornos e especificidades que variavam de uma entidade para outra. A Lei Eloy Chaves propiciou uma maior divisão horizontal dos trabalhadores - num sentido de classe; dos segurados dos não segurados, e a categoria segurada das outras categorias. As diferenças eram visíveis entre os trabalhadores de uma mesma categoria. Mas no caso dos que trabalhavam numa mesma empresa, todos os empregados, não importa a profissão exercida, *status* social ou renda que tivessem, pertenciam a mesma CAP. Assim, enquanto a estrutura dividia os trabalhadores horizontalmente, cabe verificar que a legislação trabalhista uniu verticalmente nas linhas de classes⁹³ - com relação ao vínculo empresa-profissão reconhecido pelo Estado (algo que para os ferroviários, assim como para outras categorias de trabalhadores urbanos, passou a representar o único meio de usufruir das garantias legais). Trata-se de uma conjuntura onde ocorre a definição quanto ao modo de aplicação dos direitos previdenciários. Nesse aspecto, vêm a calhar as ilustrativas palavras de um ex-ferroviário entrevistado:

“A Paulista sempre pagava mais. Os funcionários saíam da Mogiana para trabalhar na Paulista. Muitos colegas meus, que trabalhavam na mecânica, saíram e se aposentaram na Paulista. A Sorocabana pagava melhor que na Paulista e que a Mogiana. Na Sorocabana os trabalhadores trabalhavam sob um regime diferente. A Sorocabana tinha uma verba extra, de uma jurisdição diferente. Mas não se iniciavam como contratados definitivos, eram os extras. A Sorocabana tinha mais empregados e maior número de extensão trilhos.”⁹⁴

As CAPs representavam um modo de sistematização dos benefícios sociais. Eram apresentadas aos trabalhadores como resultado de um novo tempo: da chamada “era tecnológica”, que propiciou vários fenômenos como o desenvolvimento das grandes potências mundiais. O aumento do setor industrial promovido em alguns países, como explica um estudioso que tratou dessa questão, foi auspicioso para a previdência social baseada tecnicamente na “lei dos grandes números”⁹⁵ - que só deveria lucrar com o

⁹³Cf. James Malloy, op. cit., p. 49.

⁹⁴Entrevista com Elyseu Flósi, 4/6/1991, op. cit.

⁹⁵Cf. Celso Barroso Leite. *Previdência Social: Atualidade e Tendências*. São Paulo, Edições Ltr./Ed. da USP, 1973, p. 29.

aumento do total de seus segurados. Mas isto não ocorre, mesmo (e especialmente) nos dias atuais.

A idéia de falência do sistema previdenciário implica numa considerável complexidade de relações e cálculos; os quais, enfim, não pretendo discutir inclusive por não assunto vinculado à minha área de pesquisa. De maneira alguma, todavia, posso negligenciar um conjunto de aspectos políticos e sociais relacionados ao papel do Estado que, através da segunda legislação previdenciária brasileira (1926), confere ao governo central o poder de fiscalização sobre o sistema.

2.12 - AUMENTA O PODER DE INTERFERÊNCIA DO CNT

Um dos passos decisivos no processo de atrelamento, da organização previdenciária à interferência governamental, residiu no aumento do poder de interferência no funcionamento das CAPs conferido ao CNT pela Carta Constitucional de 1926. Cabe ver como se deu essa atribuição, que vinha diminuir importância dos conselhos administrativos. Cumpre lembrar novamente que havia um conselho administrativo em cada CAP.

O funcionamento desses órgãos, sob o controle dos empresários, vinha inspirando críticas e debates envolvendo juristas e observadores num mesmo forum de debates. De um lado estavam sujeitos como um redator do jornal *O Globo*, explicitando os descontentamentos sociais gerados pelos caminhos que os tentáculos da interferência governamental adentravam: “Perdura nos meios ferroviários a maior ansiedade pela assinatura do decreto de regulamentação do decreto de regulamentação da lei que rege as Caixas de Aposentadoria e Pensões.”⁹⁶ De outro lado encontramos os que, aparentemente, aceitaram com entusiasmo o encaminhamento definido no processo de reforma legal que, enfim, vinha ampliar o caráter de intervenção nas relações previdenciárias:

“Os regulamentos dos ferroviários e portuários ampliam a sua ação e lhe conferem autoridade que até aqui não tinha. Já agora, o Conselho não é apenas o

⁹⁶“Regulamentação da Lei dos Ferroviários - CNT: Intransigente em Dois Pontos - Intervenção do deputado Eloy Chaves, junto ao Sr. Ministro da Agricultura”. *A Esquerda*, Rio de Janeiro, 12/9/1927.

órgão consultivo do governo. Sua função passa a ser também fiscalizadora e executiva, pois terá uma influência sobre a vida e negócios das caixas.”⁹⁷

O projeto de intromissão do aparelho estatal pode ser observado pelo viés jurídico e, neste caso, ser pensado como um marco fundamental deixado pela reforma da legislação previdenciária.

O plano inspirou uma nítida preocupação, oportunamente manifestada por determinados representantes do poder público, em tornar mais rigorosa a fiscalização e a criação dos mecanismos legais. Esse feito seria fundamental para a montagem, já no período varguista, de um dos pilares cruciais da política trabalhista.

Com a legislação de 1926 passava a exigir-se, dos conselhos das CAPs, uma série de obrigações; sobretudo o estudo e a deliberação de soluções aos impasses envolvendo a interpretação da própria regulamentação oficial. O problema era a falta de consenso quanto ao que diziam os textos legais. Ampliava-se, através da insegurança de muitos advogados, a burocracia relacionada ao sistema previdenciário brasileiro.

Representantes dos conselhos de todas as CAPs acolhiam, como obrigação, enviar informações ao governo. Qualquer representante eleito de um conselho administrativo poderia ser destituído e seus funcionários demitidos - caso não correspondessem às exigências previstas na reforma da lei: publicar numa data estipulada o relatório e balanço concernentes ao ano anterior. Também tinham de remeter uma cópia original do relatório ao CNT (devidamente rubricada pelo presidente e secretário da Caixa) - até o final da primeira quinzena de junho, acompanhado de um exemplar do jornal em que ele fora editado⁹⁸.

As críticas eram voltadas especialmente aos membros do CNT, como ocorreu com relação ao plano de alterar as disposições da primeira legislação previdenciária. Isso causou muitos descontentamentos nos meandros sindicais da época. Alguns observadores ressaltavam que os tecnocratas, ao “exorbitar da sua função de interpretar textos da lei n°

⁹⁷“O Novo Regime das Caixas dos Ferroviários e Portuários - A regulamentação ontem decretada e a ação do Conselho Nacional do Trabalho”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 12/10/1927.

⁹⁸*Idem*.

5109 do ano passado, permitiram-se ao arbítrio de alterar vários desses textos, comprometendo-lhe o escrito e até a própria letra.”⁹⁹

Tudo “isso teria passado” - enfatizou o jornal carioca *A Esquerda*, no dia 12 de setembro de 1927 - sem que os trabalhadores envolvidos pudessem participar :

“(…) se, os ferroviários, a tempo, não tivessem descoberto o golpe que se tramava contra as suas Caixas e não tivessem dado o alarma, que levou o Sr. Ministro da Agricultura ao gesto liberal de mandar publicar o projeto de regulamento, para receber sugestões dos interessados.”¹⁰⁰

Dois pontos capitais, tidos como incoerentes pelos juristas da época - apesar da simpatia demonstrada pelo Ministro da Agricultura (Lyra Castro) -, referem-se à “contagem de tempo para aposentadoria, que o regulamento quer que parta da idade de 18 anos e a questão das novas eleições para os conselhos administrativos das Caixas”¹⁰¹.

O primeiro resida na pressão movida para o aumento da fiscalização do cumprimento da legislação social. João Theodoro Vieira, Presidente do CFB, enviou uma carta em outubro de 1928 ao Presidente do CNT, Ataulpho Alves, reclamando a falta de coerência na proposta da contagem do tempo de serviços - como especificava-se no texto da legislação previdenciária aprovada dois anos antes - para efeito de aposentadoria. A descon sideração do tempo prestado, pelos que contavam com menos de 18 anos de idade quando contratados, implicava reconhecer - acusava o sindicalista - que aqueles trabalhadores

“prestaram serviço ‘gratuito’ às Empresas. (...) Este Centro não vê razão plausível para não lhe contar aquele tempo, mas [insistiu Theodoro Vieira - revelando no seu parecer uma sutil flexibilidade e ambigüidade quanto ao modo como a diretoria do CFB concebia a questão tratada] acolherá com justa satisfação o hesito no termo desse Conselho que, a caixa do fundo, Assembléia soberana justa e na aplicação das leis em boa hora (tem) confiado a homens de reconhecida probidade. Esperando merecer mais essa consideração pede-se lhes desculpar se, o presente pedido houver causado algum constrangimento.”¹⁰²

⁹⁹ *A Esquerda*, op. cit.

¹⁰⁰ *Idem*.

¹⁰¹ *Idem*.

¹⁰² C. O. do CFB, 4/10/1928, enviada para Ataulpho Napoles de Paiva, Presidente do CNT.

O segundo ponto se fixava na busca de respaldo às pressões voltadas ao reconhecimento do CFB, em face do contexto de disputas por direitos sociais. Os dirigentes desse sindicato fizeram circular uma lista de assinaturas entre os ferroviários, que mais tarde seria enviada às autoridades governamentais. Visaram mostrar que os tecnocratas atraíam uma enorme antipatia no meio operário sendo, em função disso, válida a resistência à tendência de restrição aos benefícios legais.

Diversos juristas posicionaram-se contrários aos efeitos do decreto previdenciário de 1926. Argumentaram, por exemplo, que as novidades trazidas por esse decreto vinham prejudicar os empregados com menos de 18 anos de idade. No processo de reforma do sistema, cabe lembrar que esse decreto somente foi colocado em prática após a promulgação de uma lei regulamentar, aprovada somente em outubro de 1927. Entre seus efeitos podemos destacar a falta da contagem de uma parte do tempo de serviços prestados às empresas. Fazendo um pequeno parêntese, quanto à análise do quadro enfocado, cabe notar que, em termos de perdas de garantias, mais nocivos seriam, mais tarde, os efeitos trazidos pelas alterações sancionadas em 1931.

Até 7 de julho de 1927, a referida circular que rodava no meio dos ferroviários recebeu 3.882 assinaturas. Nela via-se o descontentamento, notadamente com relação ao *Artigo 18 do Decreto 5109*. As lideranças do CFB tinham razões para entusiasmar-se com o acolhimento que repercutiu o seu plano de protesto. Mas nenhuma resposta efetiva foi obtida com o envio do referido documento ao governo.

Numa reunião de diretoria, os membros do CFB concluíam, com otimismo, que o assunto (o manifesto elaborado através do recolhimento de assinaturas) fora bem acatado pelos empregados de diversas companhias¹⁰³. O sucesso residia na demonstração de sua capacidade de articular, organizar e falar em nome dos interesses operários.

Em contrapartida ao manifesto organizado, protestando contra a restrição a novas aposentadorias, decorrente do método de contagem do tempo de serviços prestados pelos segurados, o CNT manteve a fórmula que prejudicava todos os trabalhadores contratados

¹⁰³ *Ata da 4ª Reunião da Diretoria do CFB, 3/7/1927*. O Presidente e os demais membros da diretoria do CFB passaram a se reunir nos cômodos alugados para o funcionamento da sede social provisória, instalada na rua Moraes Salles. No final da década conseguiram, graças às

com menos de 18 anos de idade. A luta que representou o reconhecimento desse tempo de trabalho, paradigmática da negociação possível entre patrões e empregados, e não apenas destes últimos com o governo, era impulsionada por uma maneira de controle social que repercutiu num conjunto variado de negociações envolvendo certas lideranças sindicais. Barganhava-se direitos apesar do aparente descaso manifestado, por vezes, pelas autoridades políticas com relação às queixas relativas ao atendimento de determinados interesses operários.

Dominantes e dominados disputavam direitos e passam a receber, repentinamente, maior atenção do poder público nos últimos anos da década de 20. Todavia, a intervenção do CNT até 1927 - como demonstram inúmeras queixas manifestadas pelos (ou em nome dos) segurados - deixava muito a desejar. Isso levou o governo a mesclar a concessão de benefícios sociais aos métodos de coerção: elementos integrados dinamicamente numa mesma estratégia, estigmatizada pela ação arbitrária.

Nessa época, o CNT dava os primeiros passos para efetivar o controle sobre o funcionamento do sistema previdenciário. Reafirmava, assim, a tendência de centralização e monopólio do poder estatal. As autoridades tiveram, em primeiro lugar, de restringir e lidar com certos abusos patronais. Era importante, por outro lado, o apoio dos empresários para a intervenção do CNT no mercado de trabalho.

Diante desse dilema, o CNT tratou com habilidade um flagrante desrespeito aos direitos instituídos, visto na narração citada a seguir:

“Vai para mais de ano e meio, os arraiais ferroviários da Inglesa [como a São Paulo Railway era chamada] agitavam-se em torno de um ato praticado pela alta administração daquela via férrea, e que pela injustiça que encerrava, conseguiu injustiça que encerrava, conseguiu mobilizar uma justa revolta de todos os que conheceram.

Júlio Gemignani, moço estimado por todos os seus colegas e por um público seleta, como se apurou em sua defesa, depois de alguns dias de suspensão, fora convidado a comparecer perante um tribunal administrativo, afim de responder às acusações levantadas pelo chefe dos Transportes, John Hilmann, e que se pretendiam ao exercício de sua atividade na bilheteria da estação da Luz, com serviço direto para as estações intermediárias, até Jundiaí.

arrecadações financeiras obtidas junto aos seus associados, comprar um imóvel para tal fim, situado na Rua General Osório; também em Campinas.

Alegava, aquele alto funcionário, que à sua Repartição chegavam constantes queixas, por parte do público, em torno do proceder do bilheteiro Júlio Gemignani, que cobrava a mais cem réis (100) nos bilhetes de primeira classe a Jundiaí, isto é, Rs. 9.000, ao invés de Rs. 8.900.”¹⁰⁴

A acusação que pesou contra o bilheteiro era prevista na lei, apesar da precocidade do campo de direitos em questão. Mesmo assim ele encaminhou uma queixa formal às autoridades. Não vacilou diante das duas testemunhas de acusação. Estava em jogo tanto a sua reputação como a manutenção de seu emprego. Aquele “pai de família” - ressaltava a imprensa - queria reverter a decisão tomada anteriormente pela empresa.

As testemunhas “injuriavam” - alegava o ferroviário. De qualquer seriam comprovados, mais tarde, os laços de afinidade entre os respectivos delatores e o “chefe Hilmann” [como era conhecido o representante da empresa envolvido na acusação]. Um dos dois depoentes era enteado daquele alto funcionário da São Paulo Railway, ao passo que, o outro, era um rapazola de 15 anos, amigo do primeiro.

Além disso, o bilheteiro contava com mais de 18 anos ininterruptos de serviços prestados à empresa. Fora esse o motivo da ação *providencial* [grifo meu] do CNT, amparada no texto da legislação em vigor. O caso chamou a atenção do público. Casado e com filhos menores, ele estava “lutando heroicamente por uma vida digna”¹⁰⁵. O fato causou indignação na época.

Atendendo aos apelos manifestados pelo reclamante e partindo em busca da simpatia operária, o CNT pressionou a empresa para a instauração de um inquérito administrativo, desde o recebimento da denúncia encaminhada pelo advogado do bilheteiro.

As notícias sobre esse processo repercutiram positivamente para o prestígio do CNT. Os segurados junto às CAPs passaram enxergar com maior confiança a força da lei. Mas isso atraía a antipatia dos empresários.

¹⁰⁴“A São Paulo Railway condenada pelo Conselho Nacional do Trabalho”. *Diário do Povo*, 21/9/1928.

¹⁰⁵*Idem*.

Ficava a impressão, no decorrer do novo inquérito administrativo - este presidido por um representante do CNT -, de que houvera a perseguição do “chefe Hilmann”. Segundo a versão dada pelo *Diário do Povo*, pesou a fama de honesto que Júlio Gemignani contava junto aos seus colegas. Ele próprio assegurou, diante da tribuna instalada, que na falta de dinheiro em caixa, para dar de troco aos passageiros, muitas vezes chegara a tirar de seu próprio bolso. Em outras situações, como não negou também, cobrava a mais dos passageiros: em virtude do mesmo problema. Para aquele, como parece ter sido para outros bilheteiros, a falta de cédulas e/ou moedas de valor menor era um fato corriqueiro. Essa foi a perspectiva também explanada por Marcos Mélega, um dos dois advogados contratados com o intuito de defender o acusado. Não faltou a este álibi para justificar a ação do acusado:

“Os demais bilheteiros, em número de quinze, praticavam o mesmo processo, tornando isto uma praxe estabelecida entre todos os empregados vendedores de bilhetes na Estação da Luz. Por isto que fizeram uma declaração peremptória de que assim também procediam para facilitar ao público a compra de bilhetes (...)”¹⁰⁶

O poder de supervisionar o funcionamento das CAPs, dado pela Reforma Constitucional de 1926, impulsionou a intromissão do CNT - fundamental no desfecho do referido caso. Além da questão de justiça, reclamada pelos segurados, outras circunstâncias faziam-se como cruciais aos que recorriam à força da lei.

As evidências observadas no caso citado anteriormente correspondiam a um quadro marcado por discursos de vários sindicalistas e autoridades governamentais, que engrandeciam a atuação do poder público. Esperava-se que os operários aceitassem o espaço de direitos proposto, em vista do processo de reorganização da legislação social. Mas prevalecia a falta de objetividade quanto à aplicação dos seus pressupostos.

O bilheteiro seria readmitido depois do julgamento, encontrando razão nisso para ficar satisfeito com a decisão tomada. Dava-se a impressão de que qualquer caso pendente poderia ter o mesmo desfecho, ou seja, que a *justiça* [grifo meu] seria obtida apesar da

¹⁰⁶ *Idem.*

arbitrariedade patronal: bastava um simples pedido de revisão das decisões das empresas. Mas esse tipo de atenção não era freqüente.

Ficava evidente o dispositivo legal que amparou aquele trabalhador. Dizia respeito à questão do tempo de serviços prestados pelo segurado, que mantinha por mais de 10 anos seguidos o seu vínculo empregatício com a São Paulo Railway. Somente poderia ser demitido, diante disso, se houvesse um motivo considerado “justo” diante dos olhos da lei, ou seja, “no caso de falta grave, constatada em inquérito administrativo presidido por um engenheiro da Inspetoria e Fiscalização das Estradas de Ferro.”¹⁰⁷

Seguir a trajetória do caso até o seu desfecho, todavia, implica em ir ao encontro de um *espetáculo* (imagino): o julgamento - presidido por um engenheiro fiscal representante do CNT, que tem um *papel* destacado; ao passo que o bilheteiro aparece como o *coadjuvante* dessa *peça*: amparado com a eficiência do referido órgão estatal. No entanto, essa situação tem um significado bem mais complexo.

Uma solução favorável veio, ao encontro dos interesses das autoridades naquele momento, que preocupavam-se em aliviar o peso trazido com os descontentamentos operários ante a questão da idade mínima - para contagem de tempo de serviços. O desgosto dos segurados junto às CAPs comprometia o poder público. Essa percepção tornava emergente um reparo à parte, da *injustiça* [grifo meu] praticada. Mas os responsáveis pelo procedimento aparentemente imparcial e firme, como o adotado no caso do bilheteiro, não manifestaram a mesma convicção nos anos seguintes. Além do que, variavam muito as situações criadas em torno das disputas por direitos sociais.

Na verdade, os usuários dos trens vinham experimentando transtornos mais sérios que a falta de troco. Viagens repletas de baldeações eram, por vezes, o único meio de locomoção para chegar-se a inúmeros lugares. Esse tema é tratado no texto mencionado abaixo que, em função do quadro exposto, faz-me pensar nas possibilidades de sua autora ter tido algum tipo de contato direto com Júlio Gemignani:

“Tomava-se dois bondes para chegar à Estação da Luz. Na Estação da Luz apanhava-se o trem parador que ia chegando e despejando [sic] passageiros em

¹⁰⁷Decreto 4682, Art. 42º.

todas as estações: Brás, Mooca, Ipiranga, Vila Prudente e ainda outras, antes de alcançar o nosso destino: São Caetano.

Mamãe só viajava de 2ª classe. Nesse caso não era por economia e sim por ser 'muito mais divertido (...)'. Nos vagões de segunda, era permitido o transporte de volumes grandes e de animais. Todo mundo se atropelava, ao entrar no trem, na ânsia de conseguir sentar - havia o costume de marcar lugar pela janela antes de subir ao vagão -, tropeçando em jacás de frutas e de verduras, em trouxas de roupas, em butijões de leite, em cestas de ovos e em gente mesmo."¹⁰⁸

Mesmo passeios como o descrito no texto citado contribuíam - devemos ponderar - para o bom funcionamento das CAPs. Uma parte do valor das tarifas pagas pelos passageiros era destinada ao custeio do sistema previdenciário. Esta contribuição somava-se às outras duas: uma vinha do recolhimento anual de parte dos lucros das empresas, enquanto que a outra originava-se de parte dos salários dos próprios segurados.

As 52 CAPs formadas até 1930¹⁰⁹ representavam um espaço de relações marcadas por insistentes disputas e pressões operárias, que impulsionavam o cumprimento dos acordos formais e informais entre as partes envolvidas.

Para compreender o contexto enfocado devemos levar em conta um conjunto complexo de influências que, em boa parte, propiciaram um aumento do poder de determinados órgãos públicos sobre as relações trabalhistas. Embora esse poder fosse representado por muitas autoridades, sem sombra de dúvidas algumas ocupavam funções consideradas fundamentais por alguns representantes operários, que centraram sobre os membros do CNT diversas críticas.

“Eis, Sr. ministro, as sugestões que nos ocorreram ao analisarmos o anteprojeto da reforma da Lei nº 5109, de dezembro de 1926, cumprindo-nos o dever de agradecer a V. Excia. as considerações e atenções que se dignou dispensar às classes trabalhadoras do país, tão interessadas na aludida reforma, ouvindo-as a respeito deste magno problema, por intermédio de suas sugestões.”¹¹⁰

¹⁰⁸ Zélia Gattai. *Anarquistas, graças a Deus*. Rio de Janeiro, Record/Altaya, 1996, p. 55.

¹⁰⁹ Apenas os ferroviários e portuários eram abrangidos pelas CAPs até então. Como me referi anteriormente, o portuários foram atendidos por sete CAPs surgidas após a segunda reforma da legislação previdenciária (1926): Docas de Santos, Cais do Porto do Rio de Janeiro, Docas de Pernambuco, Docas da Bahia, Port of Pará, Portuários de Manaus, Companhia Industrial de Ilhéus - todas criadas em 1928. Cf. *Movimento Financeiro das Caixas...*, op. cit.

¹¹⁰ *Diário do Povo*, 29/5/1931.

Trata-se de uma advertência, manifestada em 1931, visando juntar opiniões para a elaboração de um anteprojeto oficial de consenso - preparado pelos membros do CNT na época. Todavia, de pouco valeram muitas das propostas apresentadas ao CNT, ao MT e, mesmo, ao Presidente da República. Basta considerar o aparente descaso com que foram consideradas, naquele ano, as sugestões encaminhadas acerca do *Artigo 76º*, do decreto previdenciário sancionado em 1926 - que restringia o tempo de serviços prestados para efeito de recebimento dos benefícios pecuniários. O problema alegado pelos que reclamaram mudanças resumia na não contagem do trabalho prestado antes da aprovação da própria lei.

Embora o referido dispositivo não fosse aplicado desde sua aprovação, acabou propiciando inúmeras acusações, por ser considerado abusivo por muitos sindicalistas no início dos anos 30. Estes representantes operários temiam que o artigo viesse a vigorar e, nesse sentido, abrisse precedente jurídico para a desobrigação de uma parte importante das garantias que vinham sendo oferecidas aos segurados: aposentadorias e pensões.

Diferente das CAPs, o funcionamento dos montepios - dizia um administrador da Sorocabana (estatal) na segunda metade dos anos 20 - não dependia da exploração dos trabalhadores e, mesmo, do aumento das tarifas cobradas dos usuários dos trens. Ressaltou que os fretes cobrados “não foram alterados como se deu nas outras estradas de ferro [privadas] que adotaram a lei federal”¹¹¹. Evidenciamos, da parte desse crítico, uma antipatia nutrida com relação aos preceitos inspirados no projeto proposto por Eloy Chaves, que não passaria despercebida - sobretudo diante da diminuição de garantias sentida no decorrer do processo de reformulação dos direitos em jogo. Apesar das reclamações manifestadas, a Sorocabana e outras ferrovias estatais adotaram, a partir de 1926, os moldes previstos na legislação previdenciária que abrangia os empregados nas estradas privadas.

Ainda que poucas, as medidas restritivas às garantias sociais, aprovadas naquele ano, contrastavam com a próspera situação econômica do país. O contraste se sobressai quando confrontamos a política adotada a partir de 1926 com a situação de prosperidade

¹¹¹Veja-se a declaração do Presidente do Montepio dos Empregados da Mogiana, publicada no *Relatório da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro: 1923*, São Paulo, Casa Vanordem, s/d de publicação), p. 16. Apud. Tânia R. de Luca, op. cit., p. 66.

percebida na década anterior. Já citei anteriormente que, nessa época, São Paulo passava - de acordo com Wilson Cano¹¹² - por uma expansão quantitativa e qualitativa da sua industrialização.

É em função da concentração da indústria brasileira, particularmente em São Paulo, tornou-se mais efetiva. Café, agricultura, transportes, indústria, comércio e finanças continuavam crescendo, dinâmica e integradamente.

Outras mudanças foram detectadas, por diferentes pesquisadores interessados na compreensão dos aspectos relacionados ao processo em questão. Márcia de Paula Leite, por exemplo, ao analisar o quadro econômico brasileiro encontrou uma série de problemas sociais na segunda metade dos anos 20. A historiadora enfatiza a maneira como os empresários têxteis, por volta de 1927, cortaram quase 20% dos salários e aumentaram as horas de trabalho, ao mesmo tempo que iniciavam demissões em massa, que, juntamente com as dispensas de mão-de-obra no campo, elevaram o desemprego à cifra de 150.000 trabalhadores, numa população total de 37.600.000 habitantes¹¹³.

Em meio a esse clima de descontentamentos sociais que a situação descrita gerou, seria discutida desde o final da década de 20, entre os membros do CNT, a forma a ser adotada para acalmar os ânimos operários. Apesar de se desentenderem entre si, os membros daquele órgão governamental tinham o peso de buscar respostas às pendências surgidas no processo em questão. Acharam conveniente, nesse sentido, dividirem-se em dois blocos de estudos.

Contudo, enquanto os especialistas em leis do CNT ligados a um desses grupos insistiam em lembrar a ocorrência de problemas financeiros no sistema previdenciário, que somente poderiam ser evitados através de um saneamento imediato do modo de distribuição dos benefícios sociais, os representantes do outro grupo não demonstraram-se tão pessimistas, e execraram a proposta de restringir garantias em função da projeção de supostos *déficits*.

¹¹²Cf. Wilson Cano, op. cit., pp. 257 e 258.

¹¹³Márcia de Paula Paulo. *O Movimento Grevista no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1987, p. 29.

Flávio de Brito Bastos, personagem que já vinha recebendo uma enorme atenção por parte dos dirigentes do CFB, esforçou-se no início dos anos 30 para demonstrar a incoerência do prenunciado risco de falência das CAPs - tipo de prognóstico defendido por muitos economistas e juristas da época: tema que fundamentou a alteração do modelo original previsto na legislação de 1923.

Impelido pelas exigências contraditórias de sua situação, o governo apostou na racionalização dos benefícios previdenciário e na possibilidade de compactuar com algumas lideranças sindicais, no sentido de obter a maior aceitação dos operários quanto a esse fato.

Em meados desse ano, os dirigentes do CFB deram seu aval ao projeto estatal. Antes, contudo, esses sindicalistas ressaltaram várias das críticas elaboradas pela comissão de especialistas contratados recentemente por eles mesmos. Os dirigentes do CFB lançaram um desafio aos membros dessa equipe de advogados: reinterpretar e encontrar alternativas viáveis às propostas acenadas pelo CNT ante o processo de reforma da legislação previdenciária. Os juristas contratados pelo sindicato baseavam-se, nesse propósito, nas metas votadas em assembléias organizadas em nome da entidade. As lideranças do CFB ouviam a opinião dos próprios ferroviários nessas oportunidades. Em face disto, defenderam algumas propostas específicas, como o direito à aposentadoria integral.

Após serem elaboradas pelos advogados contratados pelo CFB, as propostas defendidas em nome dessa entidade foram encaminhadas ao CNT e à redação de diversos jornais. Representavam uma opção às metas que vinham sendo defendidas pelos representantes do governo. Se alguns pontos tirados nesse plano eram parecidos, aos apontados no anteprojeto do CNT, outros seriam contraditórios.

Além disso, podemos dizer que a iniciativa do CFB resultou no planejamento de propostas polêmicas. “Sem decretos, com decretos e apesar dos decretos”¹¹⁴ - acredito que essa frase de Marx para exprimir a atuação de Napoleão III, quando estava à frente do governo francês, sirva como referência para a análise de um problema reafirmado por

¹¹⁴Karl Marx. *O 18 Brumário e Cartas a Kugelmann*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1974, p. 123.

vezes seguidas pela direção do CFB: a falta de ouvidos por parte das autoridades às vozes operárias.

Tanto antes como depois de Getúlio Vargas subir ao poder, as lideranças do CFB cobraram do governo o cumprimento da legislação previdenciária vigente¹¹⁵. Esses sindicalistas reclamaram, por exemplo, do não cumprimento de alguns itens relacionados ao *Artigo 7* do decreto aprovado em 1927: mais especificamente, das letras *I, J, L e M* desse *Artigo*. Em julho de 1930, por exemplo, lembraram às autoridades qual era o papel esperado dos conselhos administrativos das CAPs, e a necessidade de eliminar a inobservância quanto ao desrespeito dos referidos preceitos legais¹¹⁶. Nessa oportunidade, os dirigentes do CFB queixaram-se principalmente do não cumprimento da *letra I*: multas aplicadas aos usuários dos serviços prestados, argumentando que as empresas não especificavam as importâncias pagas a mais pelo público. Aqueles sindicalistas ressaltavam, nesse sentido, a inexistência de registros sobre as rendas obtidas eventualmente, e que estas deveriam ser convertidas em benefício dos fundos das CAPs.

Os membros da comissão contratada pelo CFB também criticaram a falta de informações, quanto às arrecadações obtidas com leilões de mercadorias. Essa exigência, contudo, foi rebatida pelos dirigentes de algumas estradas, que diziam que os referidos valores eram discriminados nos balancetes administrativos das próprias empresas. Essa parte da receita, segundo aqueles empresários, era repassada às respectivas CAPs geralmente sob um mesmo título: “Rendas Diversas”. No decorrer da segunda metade de 1930, os dirigentes do CFB continuaram exigindo maiores esclarecimentos quanto à totalidade das importâncias líquidas obtidas sob o aludido título. Reverteria-se essa parte da arrecadação - questionaram os representantes do CFB - exclusivamente em benefício das Caixas ou, “por um acaso”, eram as empresas que se beneficiavam dela?

“Se as empresas se utilizarem do título referido, para liquidação de rendas que lhe pertençam, não virá tal fato estabelecer confusão no cumprimento dos dispositivos do Artigo 7º, letras ‘I’, ‘L’ e ‘M’ na tomada das contas de verificação

¹¹⁵Os dirigentes do CFB discutiam o caráter regulamentar dos fundos das CAPs, priorizado no Capítulo II do *Decreto 17941*. Sancionado no dia 11 de outubro de 1927, esse decreto trouxe os dispositivos necessários para a aplicação da lei de 1926.

¹¹⁶“A Reforma da Lei que rege as Caixas de Aposentadoria e Pensões”. *Gazeta de Campinas*, Campinas, 18/7/1930.

das rendas pertencentes às Caixas? Cinge-se a comissão a esta simples pergunta, deixando mais amplo estudo do caso à administração das Caixas.”¹¹⁷

Esses sindicalistas centraram suas críticas na facilidade que havia para o desvio de recursos que deveriam ser destinados aos fundos das CAPs. Além disso, diziam que era incabível a argumentação que os empresários vinham empregando em seus discursos, para justificar sua intenção de diminuir a parte que cabia à empresa destinar ao assistencialismo. Brito Bastos reafirmou esse tipo de condenação em março de 1931, ao analisar a situação da instituição previdenciária voltada aos empregados da Leopoldina - empresa onde ele próprio havia trabalhado. Entre 1923 e 1929 a CAP da Leopoldina concedera 972 aposentadorias, total esse que - afirmava Brito Bastos - não comprometia seriamente as finanças da sua administração. Por essa razão ele taxou de infundamentados os argumentos apontados em nome da ferrovia:

“Desde o início da caixa extinguiram-se 178 dessas aposentadorias, cujo total ficou reduzido a 794, número com que se iniciou o exercício de 1930.

Isto indica que o volume das aposentadorias, que é geralmente grande nos primeiros anos, tende sempre a decrescer posteriormente, com o falecimento de aposentados e pensionistas.”¹¹⁸

Todavia, diferente do que Brito Bastos apontara, os registros do CNT revelam que houve um aumento significativo no número de aposentados no prazo de três anos seguidos. Aliás, não só no caso da Leopoldina. Contudo, o acréscimo registrado não foi tão rápido e estrondoso como insistiam os diretores de ferrovias como a Leopoldina. Essa ampliação pode ser constatada na análise de outras instituições previdenciárias, ao menos dentro do período mencionado. Aumentou dos 6.930 aposentados em 1929 em todo o país, para 8.009 no ano seguinte e 8.605 em 1931. Podemos atestar que, desde 1930, as autoridades governamentais ligadas à questão da previdência social - inspiradas em críticas desfavoráveis ao acentuado aumento no número de beneficiados pelas CAPs - decidiram-se de vez por comprometer o padrão de qualidade do sistema. Essa decisão

¹¹⁷ *Idem.*

¹¹⁸ “Os Problemas em Foco - Um Ferroviário Fala ao Globo - Analisando o anteprojeto das Caixas de Aposentadoria e Pensões”. *O Globo*, 3/1931.

faria diminuir gradativamente as despesas com o oferecimento individual dos benefícios sociais nos anos subseqüentes.

Alguns representantes sindicais declararam que a parcialidade era visível na ação do governo: visando favorecer os empresários diretamente envolvidos com o processo da reforma do sistema previdenciário. Essa idéia foi transmitida, por exemplo, nos discursos de pessoas como Brito Bastos - que não enxergou as mesmas dificuldades financeiras apontadas pelo patronato em face do funcionamento das CAPs.

No final da década de 30 - quando as previsões de *déficit* financeiro das ferrovias, que foram duramente criticadas por Brito Bastos, tornaram-se motivo para reavaliar a capacidade dessas empresas cumprirem sua parte acerca do que era previsto nas leis sociais -, as despesas do sistema previdenciário corresponderam a menos de 30% da arrecadação. Mesmo assim as instituições existentes no país assinalaram, entre 1938 e 1939, *superávits* anuais de mais de 70%¹¹⁹. Tanto empregados de ferrovias controladas pelo governo como os funcionários contratados pelas estradas de ferro privadas dependiam do atrelamento dos direitos sociais ao funcionamento da burocracia estatal: tema que há anos inspirava disputas em torno do que deveria e o que não deveria ser alterado na *letra da lei* [grifo meu].

Em meados de 1931, em função das queixas manifestadas, Brito Bastos e outros críticos mantiveram uma difícil relação com diversos técnicos jurídicos que atuavam na esfera pública, sobretudo com os que estavam diretamente relacionados à reformulação da legislação previdenciária. Criou-se um clima tenso, marcado por desavenças e acusações, como as percebidas na leitura de certas declarações publicadas pela imprensa da época:

“E quer nós, quer eles, e os demais Estados, estamos igualmente interessados na reforma, que não será decerto o que pretendia o celeberrimo ‘Conselho Nacional do Trabalho’, de outrora; e contra o qual tivemos que opor forte resistência.”¹²⁰

Foi em meio a esse quadro, crivado de insatisfações, que Brito Bastos demonstrou estranhar a postura assumida pelos membros do CNT: “Se um dos motivos da reforma é a

¹¹⁹Jaime A. de Araújo Oliveira e Sonia M. Fleury Teixeira, op. cit., p. 58.

¹²⁰“Os Problemas em Foco - Um Ferroviário Fala ao Globo - Analisando o anteprojeto das Caixas de Aposentadoria e Pensões”, op. cit.

preocupação de fortalecer as Caixas de Aposentadoria, como é que se explica esse propósito de diminuir a contribuição patronal?”¹²¹

2.13 - EXPERIÊNCIAS DIFERENCIADAS

Certamente, a reforma da previdência dependia inclusive da situação do setor produtivo. A pequena capacidade para absorver as baixas tarifas, como no caso do transporte do couro e outros produtos, fez com que as ferrovias, inclusive as paulistas, deixassem gradativamente de gerar lucros, sobretudo a partir dos anos 20¹²². A Grande Depressão de 1930 constituiu-se num outro elemento de peso à situação econômica enfrentada por diversas empresas do ramo. Inúmeros aspectos de natureza conjuntural e regional interagiram nesse processo, principalmente o aumento do custo de vida e a perspectiva de diminuição dos salários.

A resposta dos operários foi dada em meio aos efeitos trazidos pela Grande Depressão, em novembro de 1930 - quando os têxteis e algumas parcelas de ferroviários paralisaram suas atividades, em protesto contra as tentativas patronais de redução de salário. No ano seguinte são os calçadistas, ferroviários e vidreiros que entram em greve. Já a onda de enfrentamentos reivindicatórios de 1931 sugere a ocorrência de um movimento generalizado, sobretudo devido à adesão dos têxteis¹²³.

Paralelamente a esse clima de protestos, um outro se delineava no decorrer do fórum de debates sobre a previdência social. Passo a passo, construíam-se e destruíam-se projetos colocados no plano de discussões promovidas por burocratas e legisladores eleitos. A questão habitacional e de empréstimos, por exemplo, não inspirou simpatias por parte dos especialistas em leis sociais. Se de início alguns, entre estes, imaginaram que o plano pudesse ser auto-financeável, e isso num curto prazo de existência lucrativo, além de representar uma maneira de investimento não conflitante com os interesses dos empresários¹²⁴, convém ressaltar que a idéia foi descartada ainda no começo dos anos 30.

¹²¹*Idem.*

¹²²Ver tabelas apresentadas no livro de Flávio Azevedo Marques de Saes, op. cit., p. 31.

¹²³*Idem*, pp. 28-29.

¹²⁴Jaime A. de Araújo Oliveira e Sonia M. Fleury Teixeira, op. cit., p. 89.

Anos antes, parte da população urbana já era constituída por empregados em fábricas concentradas nos grandes centros industriais do Brasil, como São Paulo e Rio de Janeiro. Estes trabalhadores tinham de sujeitar-se, muitas vezes, a viver em moradias pouco seguras e de pouco espaço, como em cortiços e favelas¹²⁵. Arrastava-se o problema do aumento dos aluguéis, alarmante desde meados dos anos 20: resultado da escassez de moradias.

A carestia do custo de vida foi piorada sobretudo com as subidas, em um curto período de tempo, dos preços de determinados produtos de primeira necessidade. Duzentos mil réis, em 1925, representava o salário médio recebido pelos operários. Mas a lista básica de consumo para uma família de 4 membros, atingia 310 mil réis.

Os grupos com de ganhos diferenciados tinham descontos salariais e recebiam benefícios pecuniários de modo proporcional. Ao passo que a menor importância desembolsada mensalmente por um segurado chegava a 1.500 mil réis (pago pelos que recebiam 50.000 como salário) em 1926, o maior valor pago podia atingir 120.000 (cobrado dos que recebiam até 4.000 como vencimento). Enquanto o valor mínimo oferecido para efeito de aposentadoria era de 100 mil réis (o beneficiário mantinha, nesse caso, o mesmo total que recebia quando estava na ativa).

Já os segurados que ganhavam 150 mil réis tinham um pequeno desconto no recebimento de suas aposentadorias. À medida que o segurado recebia salário maior, ia aumentando o percentual de abatimento sobre o benefício lhe oferecido. Para efeito de cálculo rápido, das aposentadorias ordinárias, os administradores das CAPs se utilizavam da seguinte tabela:

Média dos Vencimentos			Multiplicador	Quantia a ser adicionada
De	151\$000	até 300\$000	0,90	15\$000
De	301\$000	até 600\$000	0,75	60\$000
De	601\$000	até 1.000\$000	0,65	120\$000
De	1.001\$000	até 5.054\$546	0,55	220\$000 ¹²⁶

¹²⁵Cf. Nabil Bonduk, "Habitação Popular: Contribuição para o estudo da evolução urbana de São Paulo": Apud. L. Valladares (org.). *Repensando a Habitação no Brasil*. Rio de Janeiro, Zahar, 1983.

¹²⁶O. Moraes Alves, op. cit., p. 126.

Os critérios adotados para o oferecimento dos benefícios sociais eram complexos e retroativos. Conhecida a média dos vencimentos, recebidos pelos segurados nos últimos 3 anos de serviços prestados, tomava-se o multiplicador da linha correspondente às importâncias em que a mesma se achava compreendida e, feita a multiplicação, acrescentava-se ao produto a parcela em frente, da última coluna. Para a média de vencimentos de 350.000 mil réis, por exemplo, tomava-se o multiplicador 0,75. Feita a operação $(350.000 \times 0,75)$, ao produto (262.500) adicionava-se a quantia de 60.000, obtendo-se a importância da aposentadoria $(262.500 + 60.000 = 322.500)$ ¹²⁷.

Convém observar que a isenção dos que recebiam até 100 mil réis de salário deixou de existir. Qualquer operário segurado, a partir de 1927, independente de estar ou não na ativa, ou da posição ocupada perante a hierarquia fabril, passou a contribuir em média com 3% do seu salário para a manutenção do sistema. A abrangência dos descontos se deve, em parte, ao fato de que os dirigentes das estradas insistiram nos problemas gerados ao patrimônio do empreendimento, lembrando sempre que possível os fatores internos e externos, que pesavam para o funcionamento do sistema previdenciário. Aqueles empresários exaltaram notadamente os efeitos da Grande Depressão. Sua parte de contribuição na previdência correspondia a um e meio por cento da renda bruta obtida anualmente pelo empreendimento econômico¹²⁸. É curioso perceber que o ápice da *generosidade* [grifo meu], dos empresários no setor, fora manifestada justamente em momentos de maior aquecimento no mercado comercial e industrial.

Por várias razões, como já foi apontado, a interferência estatal propiciou dificuldades financeiras às ferrovias, que ficavam sujeitas às tarifas estipuladas pela União. Veja-se o caso da *Great Western*, por exemplo, que firmou um acordo com a União em 1920 prevendo que os correios, colonos e os produtos enviados para atender as emergências teriam transporte gratuito. Por esse acordo, todas as mercadorias remetidas pelos governos federal ou estaduais receberiam descontos de 50% nos fretes. Além disso, os soldados teriam 30% de desconto e todas as outras passagens por órgãos federais 15%¹²⁹.

¹²⁷ *Idem*.

¹²⁸ Cf. *Alínea b do Artigo 4º, do Decreto 17941, de 11 de outubro de 1927*.

¹²⁹ Steven Topik, op. cit., p. 115.

De contratos como esse dependia o funcionamento das CAPs, já que os fundos assistenciais eram custeados, em boa parte, pelas tarifas cobradas dos usuários dos serviços prestados pelas locomotivas. Total ou parcial, a isenção quanto ao pagamento pelos serviços prestados pelas ferrovias, nesses casos, acabava restrita a uma amplitude da capacidade de captação de recursos menor que o mercado poderia oferecer, ao menos sem o referido tipo de intervenção estatal. Mas isso variou de acordo com os serviços prestados e o tipo de acordo estabelecido entre os representantes das ferrovias com o governo. Contudo, havia outras variantes para a soma dos recursos voltados ao oferecimento dos benefícios sociais.

Como revela a leitura da Ata da Sessão de Assembléia Geral da Companhia Paulista, ocorrida em 25 de junho de 1924, foram concedidas 267 aposentadorias e 16 pensões até dezembro de 1923. Esses benefícios resultaram, em boa parte, das quotas destinadas pela empresa:

+Multas.....	58.922\$580
+Excessos não reclamados.....	73\$900
+Varreduras.....	35.156\$970
+Contribuição de 1% sobre a receita da estrada.....	488.085\$764
+Produto da tarifa adicional à razão de 1½ %.....	730.812\$909” ¹³⁰

Desde a fundação da CAP da Paulista, em junho de 1923, que as contribuições recebidas da respectiva empresa eram adicionadas às já pagas pelos próprios segurados (jóias, porcentagens sobre os vencimentos e caso fossem multados no seu local de trabalho). Essas fontes propiciaram 2.424.584.\$039 no final dos primeiros seis primeiros meses de funcionamento da entidade. Mas foi mais precisamente o aumento do saldo da CAP da Paulista que chamou minha atenção: dos 505.008\$350 mil réis iniciais contabilizou-se 1.919.575\$202 no dia 31 de dezembro.

Convém observar que recursos arrecadados como base no item “Fontes de Receita” foram fundamentais para aquela e outras instituições do gênero. No seu primeiro

¹³⁰Cf. *Relatório nº 75 da Diretoria da Companhia Paulista*. São Paulo, Casa Vanorden, 1924, p. 37.

ano de funcionamento, os representantes das 24 entidades previdenciárias formadas no país arrecadaram um saldo de 11.858.511.019 réis¹³¹.

Neste quadro, que implica na dança de números e valores, foram traçadas as possibilidades de sucesso do sistema das CAPs. Contradizendo a tendência observada na maior parte das instituições formadas no território nacional, o valor patrimonial de 3 entidades criadas junto a ferrovias paulistas indicava bons resultados:

"S. PAULO RAILWAY CO.	COMP. PAULISTA	COMP. MOGIANA
1923 - 2.147.127\$840	1.919.575\$204	1.093.418\$077
1924 - 5.129.531\$420	3.833.828\$879	2.634.098\$985
1925 - 7.385.536\$470	5.766.425\$826	4.057.167\$385
1926 - 9.021.230\$330	7.551.411\$057	5.238.364\$851" ¹³²

Foi em função da nova formação de rendas, trazida pela legislação afim, que a administração da CAP da São Paulo Railway registrou, em 1929, um patrimônio líquido quase seis vezes maior que o observado em 1923 (13.937.188.890 réis)¹³³.

No período seguinte seria ainda mais impulsionado o projeto centralizador, que reuniu um número cada vez maior de instituições; até meados dos anos 30. Mas a diminuição do total de instituições que se seguiu, após 1937, vinha - à primeira vista - reafirmar a capacidade do governo gerir o sistema.

No Brasil de 1934 já existiam, além de numerosas instituições previdenciárias de caráter privado e de cunho filantrópico, 183 CAPs. O *Decreto 24222*, (sancionado no dia 10 de maio daquele ano) deu o primeiro passo no processo de fundamentação legal do pluralismo, prevendo a contribuição tríplice, que incluía o Estado como agente participativo no custeio do sistema. Esse decreto proporcionava, por outro lado, a criação de uma previdência oficial ampla, que somente nos anos 60 voltou-se a todos os

¹³¹Cf. *Movimento Financeiro das Caixas...*, op. cit. As despesas das CAPs eram consideráveis: 23.558.630\$285 réis em 1923 e 14.722.198\$225 em 1929. Porém, a diferença vista na receita é ainda menor: 38.280.828\$510 em 1929, ou seja, apenas 3% maior que no primeiro ano de funcionamento.

¹³²O. Moraes Alves, op. cit., p. 6.

¹³³Cf. "Balanço da Caixa de aposentadoria e pensões dos Empregados da S. Paulo Railway Company - encerrado em 31 de dezembro de 1930". *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 22/2/1931.

empregados e classes sociais. Mas a qualidade de atendimento aos segurados¹³⁴ - como os dados revelam - seria comprometida, devido à descontinuidade das alianças entre a sociedade civil e o Estado.

Visando desfrutar de benefícios, os segurados junto ao sistema sujeitaram-se ao cumprimento de certas normas, rituais de bom comportamento exigidos e colocados à prova com o objetivo de receber os direitos instituídos¹³⁵.

Com a reforma previdenciária de 1931 (refiro-me ao *Decreto 20465*, promulgado no dia 11 de outubro) findava a exclusividade de atendimento aos ferroviários e portuários¹³⁶.

A satisfação demonstrada, pelas novas parcelas abrangidas, vinha em contrapartida aos efeitos perversos da política de racionalização dos direitos individuais. De qualquer modo, a proposta de contenção dos direitos sociais fortaleceu-se. Até 1931, havia aproximadamente 120 mil beneficiários pelas CAPs. Assinada com o cognome “Cabo da Guarda”, uma matéria publicada ilustra a perspectiva da manutenção de algumas garantias mediante a retirada de outras, também oferecidas pelo sistema previdenciário na época:

“Mesmo sem levarmos em conta as freqüentes internações hospitalares e intervenções cirúrgicas, não acreditamos que alguém possa avaliar a importância

¹³⁴ É bom lembrar que pesou, nesse sentido, a impontualidade do governo ante os acertos com o sistema, reforçando as possibilidades dos *déficits* nos fundos assistenciais.

¹³⁵ O direito de férias, por exemplo, seria concedido somente aos trabalhadores que não fossem suspensos ou multados dentro de um determinado prazo. Esse procedimento implicava na intensidade do processo produtivo e na disciplina às normas fabris; em suma, num estímulo ao *bom* [grifo meu] comportamento dos trabalhadores no local de trabalho. Cf. Márcio Augusto Saliba Dias. *Nos Trilhos do Silêncio: Por dentro das Estradas de Ferro Paulistas (1920-1940)*. São Paulo, Dissertação para a obtenção do título de mestre em História à Universidade Católica de São Paulo, 1993, p. 98.

¹³⁶ Outras categorias operárias passaram a compartilhar do sistema previdenciário. De acordo com o *Artigo 1º*, do *Decreto 20465*, “devem obrigatoriamente instituir Caixas de Aposentadoria e Pensões, as seguintes empresas: de água, de força e luz, de esgotos, de transportes terrestres e aéreos, de portos, de telégrafos - radiotelegrafia e telefones.” “NOTA: Esses serviços, quando explorados diretamente pela União, Estado ou Município, devem ter para os funcionários - Caixa de Aposentadoria e Pensões.”: Enrique Eboli. *Jurisprudência sobre as Caixas de Aposentadoria e Pensões*. Rio de Janeiro, MAOS, 1937, p. 11.

anual, desviada dos fundos das caixas, cujo objetivo é a aposentadoria, para o custeio de tal serviço.”¹³⁷

Mas nem todos os críticos da época pensavam dessa maneira, e mesmo entre os ferroviários havia divergências quanto à aceitação dos ditames de restrição de parte de alguns benefícios sociais. Os interesses materiais, na verdade, não afetavam esses trabalhadores do mesmo modo, como vemos no caso de um ex-ferroviário que recusa a possibilidade de receber um aumento salarial se transferisse seu vínculo empregatício. A justificativa dada por este indivíduo baseou-se no desejo de fixar moradia na localidade onde sua família residia: Campinas.

O Sr. João Ribeiro entrou como contratado na Mogiana em 1922 – quando contava com 14 anos de idade. Nos primeiros anos trabalhou como aprendiz de telegrafista, servindo inicialmente numa estação intermediária que ligava Campinas a Araguari. Ali compartilhou de uma mesma moradia com outros dois ferroviários: seu superior, o chefe da estação, e um escriturário, que também alojavam-se em dependências pertencentes à própria estação.

“Se trabalhava noite e dia, ficava-se isolado, passava trem dia e noite. Passava-se o que se chamava estafe, permissão para que o trem pudesse prosseguir, e avisava a estação – ‘está seguindo tal trem’: uma forma de controle. Ficava a noite inteira acordado. A gente dormia praticamente no chão. As vezes o próprio chefe da estação dava pensão pra gente, eles conhecia pensão; e a gente não tinha companhia para trabalhar. As vezes meses ali, isolado no meio do mato, porque a maioria das estações do interior, longe da cidade, é tudo posto né, posto de telegráfico; ficava-se isolado do mundo. Fiz isso muitos anos, depois me casei. Minha sede era Campinas, então o fiscal à tarde ou durante o dia dizia ‘você vai para tal lugar, substituir o telegrafista’; e eu ia. No dia pegava minha trouxinha e seguia, ficava lá diversos dias, até o titular voltar, depois, passados dois ou três dias ia para outro lugar. Fazem 65 anos que me casei, em 6 de fevereiro de 1926, em Casa Branca.”¹³⁸

O Sr. João Ribeiro conheceu sua esposa em Lagoa Branca, interior paulista, onde estreou uma série de saídas para suprir a ausência de telegrafistas nos diversos pontos da

¹³⁷“Cartas do Rio: O projeto de lei sobre as caixas de pensões e aposentadorias. Sugestões curiosas de um técnico”. *A Gazeta de São Paulo*, São Paulo, 4/3/1931, p. 2.

¹³⁸*Entrevista com João Ribeiro*, ex-telegrafista da Companhia Mogiana, realizada na sede da União dos Ferroviários Aposentados da Mogiana (UFAM), Campinas, 22/7/1991.

ferrovia. Para lá seguiu, como ocorreu com relação a outras localidades por onde passavam os trilhos da Mogiana. Mas em Lagoa Branca um fator seria decisivo para sua vida: a proximidade da estação com a moradia da família da mulher com quem contraiu laço matrimonial.

Logo após seu casamento, quando já não servia mais em Lago Branca, e estava prestes a ser transferido para sua cidade natal, surgiu a oportunidade de sair da Mogiana para ir trabalhar na Sorocabana.

“Eu me casei em 1926, nesse tempo eu era telegrafista da Mogiana, e trabalhava em Miragaia. Então fui eu passear em São Paulo e falei para minha senhora: ‘eu vou na Sorocabana pedir emprego’. Então, em 1926 eu fui na Sorocabana, fui lá e dirigi ao chefe do Tráfego e disse: ‘olha, eu sou da Mogiana queria ver se conseguia um emprego aqui, que aqui paga melhor’. Então, o chefe de Tráfego me atendeu muito bem, chamou seu secretário e mandou fazer exame de telégrafo. E eu, sem falsa modéstia, eu muito conhecia isso aí, conheço até hoje, de forma que a gente aprende e nunca mais esquece. E prestei exame lá, trabalhei no telégrafo. No mesmo dia, em que fiz o exame, fui admitido, como telegrafista de estação. Ia ganhar o dobro do que ganhava na Mogiana, mas não aceitei não. Queria Campinas, tinha a casa do meu pai. Mas não me arrependi. Eu achava que a Mogiana era uma das que mais dava vantagens. Tinha muita união do pessoal da Mogiana.”¹³⁹

As palavras do entrevistado insinuam, todavia, um drama proporcionado pela oportunidade *perdida* [grifo meu]. Sua escolha fora movida por razões de natureza pessoal. Afinal, a maior parte de seus familiares residia em Campinas, assim como os amigos e inúmeros conhecidos. Trata-se de pessoas com quem, de certo modo, aquele ex-ferroviário compartilhou um conjunto de propósitos comuns; fossem esses de caráter associativo e/ou político. Apesar de despontar a imagem de aparente desconcentração, na análise do meio coletivo dos ferroviários campineiros, vemos manifestada uma interação de propósitos comuns, até mesmo nos relatos de encontros de colegas de bar e, enfim, nos inúmeros contatos envolvendo que esses trabalhadores proporcionavam para si e seus familiares em vários espaços coletivos. O centro das atenções, nesse tocante, estava na Vila Industrial nos anos 20 e 30, onde residia a maior parte da categoria fixada na localidade. Acredito que nesse bairro, marcado por muitas maneiras de relacionamento

¹³⁹ *Idem.*

dos ferroviários, firmaram-se aspectos cruciais para o desenvolvimento de um determinado tipo de organização sindical. Trabalhadores iguais ao Sr. João Ribeiro participavam desse espaço de relações. Muitos aderiram espontaneamente ao projeto defendido pelas lideranças do CFB desde os anos 20. Era assistido, na época, o aumento do poder representativo formado, em boa parte, através de contatos informais. Caso os dirigentes da referida entidade classista não tivessem empenhados em atrair a simpatia operária, provavelmente não haveria razão para justificar o interesse do MT, em 1932, de conceder-lhes de modo exclusivo, ainda que de forma limitada, o poder de filiação sindical dos empregados da Mogiana.

Mas nem todos os trabalhadores nas ferrovias tiveram a mesma oportunidade manifestada pelo Sr. João Ribeiro. E nem sequer demonstraram qualquer satisfação com as atividades e recompensas recebidas da empresa onde trabalharam:

“Eu entrei na Paulista como trabalhador e segui trabalhando, trabalhando, sempre na mesma posição sem nunca ter tido a oportunidade de melhorar de trabalho. A minha trajetória foi isso aí, sempre trabalhando. Sempre considerei o trabalho acima de tudo. Amor e o trabalho é tudo na vida. Então, fui indo, fui trabalhando e o tempo passando, foi passando e aí consegui a aposentadoria, sempre como trabalhador.” (Caldeiro)

“Eu entrei lá como trabalhador, qualquer serviço. Trabalhava nos trucks, era o serviço mais baixo que tinha. Trabalhei anos. Trabalhei com dedicação e amor. Subi um pouquinho, mas foi difícil. Aposentei como ajudante de serralheiro, pouca coisa a mais. Nunca tive oportunidade de melhorar muito de condição.” (ajudante de serralheiro)¹⁴⁰

Os diferentes pontos de vista, conforme revelam os dizeres dos ferroviários mencionados anteriormente, nos autoriza a elaborar algumas conotações quanto ao significado do sindicalismo - ao menos para determinadas parcelas que compunham essa categoria.

¹⁴⁰ *Entrevistas com ex-ferroviários da Companhia Paulista*. Apud. Liliana Bueno dos Reis Garcia, op. cit., p. 114.

2.14 - CONTEXTO SINDICAL

Em 1931, em meio ao alto índice de desemprego, quando 40 mil trabalhadores participaram de greves gerais ou parciais, o tenente Miguel Costa foi indicado pelo interventor do Estado para reorganizar a Força Pública. Para obter apoio popular e do operariado, foi dada permissão para a formação do Partido Comunista.

Enquanto isso, o primeiro Ministro do Trabalho, Lindolfo Collor demonstrava um forte interesse de ouvir, pessoalmente, as reivindicações de patrões e operários com relação à questão social. Embora isso não resolvesse o problema do desemprego, e a crise que atingia de maneira drástica as condições de vida dos trabalhadores¹⁴¹, o Ministro insistia na possibilidade dos litígios serem solucionados ante a adesão operária ao projeto de regulamentação da legislação trabalhista e, em especial, na área da previdência social.

Com a finalidade de divulgar as idéias que defendia, Collor realizou uma série de viagens a diversas capitais, justamente em sua campanha de esclarecimento da reforma legal. E, nesse sentido, em maio ele esteve em São Paulo, onde realizou muitos encontros com empresários e sindicalistas, tendo visitado fábricas em diversas cidades do interior do estado.

Mas nem todos os encontros resultaram no apoio que o Ministro queria: continuava o conflito. O jornal *O Globo* publicou uma interessante descrição da reação manifestada por Collor em face do questionamento de sua impressão quanto ao contato com os comunistas:

“Traz de São Paulo, prossegue o Ministro, as melhores impressões. Não acredita que haja naquele estado muitos comunistas. Há, em verdade, alguns elementos extremamente audaciosos, mas não são nem numerosos, nem corajosos. Bastou que tivessem pela frente um homem disposto a dizer-lhes as verdades para que eles se aquietassem e ouvissem. E eles ouviram. Outra vez que os comunistas tiveram a má idéia - má idéia para eles - de quererem enfrentar o Ministério do Trabalho, outra vez terão de ouvir, como já ouviram em São Paulo, verdades talvez mais duras. (...)”¹⁴²

¹⁴¹Edgar Carone. *A Segunda República*. São Paulo, Difel, 1975, p. 142.

¹⁴²“Os Ferroviários e o Ministro do Trabalho: Manifestações de Confiança e sugestões ao Projeto de Reforma das Caixas de Pensões”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 5/6/1931.

A resistência operária à sindicalização oficial foi marcante nos primeiros anos da década de 30. Apesar das derrotas sofridas, diante dos resultados do autoritarismo do poder governamental, os comunistas tiveram um significativo envolvimento nas manifestações em prol do fortalecimento dos sindicatos livres, sobretudo através de mobilizações e greves por melhores condições de trabalho.

Em 1931, segundo Ângela Maria Carneiro Araújo, a movimentação grevista foi menos intensa que no ano anterior¹⁴³. Em junho daquele ano, todavia, dois mil estivadores de Santos e os empregados de 80 fábricas declararam-se em greve no Estado de São Paulo. A interferência federal no governo paulista gerou inúmeras críticas, sublimadas num dos principais pontos declarados no memorial entregue no início de julho a Collor, pela União dos Operários em Fábricas de Tecidos. Estavam inclusas, junto à tal reivindicação, outras diversas: redução da jornada de trabalho para 8 horas, reescalonamento dos turnos, redução do ritmo de trabalho, pagamento de um adicional de 50% para as horas extraordinárias, estabelecimento de um piso salarial, regulamentação da jornada e do salário do menor, proibição do trabalho noturno para as mulheres e menores, instituição de uma indenização para os desempregados e o reconhecimento das comissões de fábrica. Também era incluído o protesto contra a caderneta de trabalho que os trabalhadores eram obrigados a tirar no Departamento Estadual do Trabalho (DET)¹⁴⁴. Essas exigências, obviamente, não contaram com os bons olhos dos empresários.

A intransigência dos empregadores do setor têxtil, ao não relevar as reivindicações operárias, negando assim o vulto que tomava o respectivo conflito, propiciou a interferência enérgica por parte do Ministro do Trabalho.

Collor reuniu-se, em face da polêmica instaurada na relação capital-trabalho, com representantes de todas as partes envolvidas, o que resultou num acordo, não respeitado pelos industriais, no qual ficou acertado que esses iriam readmitir alguns de seus

¹⁴³ Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o Consentimento: Corporativismo e Trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Ciência Política do IFCH da UNICAMP, Campinas, 1994, p. 163.

¹⁴⁴ Na manhã do dia 20 de julho, de 1931, os jornais noticiavam as manifestações realizadas no fim de semana, promovidas por grevistas e legionários. A imprensa reafirmava alguns boatos de que os operários da Light abandonariam o serviço, deixando a cidade às escuras e sem bondes. De acordo com a versão da *A Platéia*, os grevistas, a Legião Revolucionária e o povo de São Paulo levantaram-se contra a nomeação de Plínio Barreto como interventor do Estado.

empregados que participaram do movimento. Paralelamente às negociações ocorridas, as autoridades não deixaram de empregar a repressão para conter as agitações.

Desde a volta ao Rio de Janeiro, após a sua estadia em São Paulo, Collor deu continuidade à intermediação governamental nas relações trabalhistas. Em julho foi a vez de determinadas lideranças sindicais demonstrarem sua capacidade e disposição ao empreender articulações. Parte destas, todavia, foram firmadas paralelamente às negociações mantidas com os representantes do MT. Certas críticas à ação dos membros do CNT persistiam naquele mês, e eram veiculadas por meio da imprensa.

Apesar da resistência dos comunistas e dos anarquistas, Collor recebeu acenos favoráveis de outras lideranças sindicais. Várias polêmicas estavam relacionadas à questão da autonomia de representação classista. Se num primeiro momento a disposição do governo de restringir essa autonomia deu-se independente do plano de limitar os direitos sociais, paralelamente em curso, não tardou para vir a tona a dependência do reconhecimento oficial do poder de representação classista para as lideranças operárias poderem representar os interesses dos associados nas entidades que controlavam. Mediante o impacto trazido por essa forma de restrição no modo de representação classista, muitos sindicalistas demonstram oportunismo ao aderir de imediato aos propósitos do MT. Tornou-se inviável lutar pela autonomia em face das mudanças ocasionadas pelo aumento do poder de controle do governo sobre a ação sindical. Determinadas lideranças operárias, nessas circunstâncias, viram-se obrigadas a aceitar os propósitos encaminhados no projeto governamental. Essa postura ecoou nas narrativas de periódicos da época:

“O Sr. Lindolpho [sic] Collor começa agradecendo a presença, em seu gabinete, das comissões de ferroviários: do Centro Beneficente dos Ferroviários do Brasil; e dos telegrafistas: Associação dos Radio-Telegrafistas do Brasil. Também marcaram presença outros dois grupos: dos portuários do Rio de Janeiro e do Centro dos Operários e Empregados da Light; que ali se achavam para reafirmar os pontos de vista já tantas vezes expressos em relação ao Ministério do Trabalho e seu primeiro titular. Essas comissões eram testemunhas da boa vontade do zelo e da dedicação com que o Ministro estuda e procura resolver todas as questões pertinentes à sua pasta. Neste ponto, vários dos presentes declaram que o tem proclamado. Continuando, diz que o combate, ou melhor, ou simulado de combate que

havia surgido em São Paulo contra o ministério do Trabalho tem a sua lógica.”¹⁴⁵

Collor também teria dito, conforme relata o *Jornal do Brasil*, que os interesses dos comunistas não correspondiam às expectativas da classe operária. Por que então - sugeria o Ministro - dar-lhes ouvido?

“Os elementos subversivos, os adeptos do comunismo não podem, com efeito, simpatizar com o Ministério (do Trabalho) que está fazendo, realmente, alguma coisa em favor da classe menos favorecida da fortuna. Falha-se, porém, o Ministério do Trabalho à sua destinação; se, ao invés de contentar, estivesse descontentando, se nada ele fizesse pelo operariado, se não dominasse a aflição que, neste momento, pesa sobre as massas proletárias, os comunistas não teriam por que combatê-lo. A sua irritação é, assim o próprio elogio do Ministério do Trabalho. Só não compreende os que não têm nenhuma noção a respeito da tática bolchevista. Nestas condições, só há motivo para regozijo.”¹⁴⁶

Evidenciava-se um perfil de franca hostilidade aos comunistas naquela declaração; postura, aliás, manifestada bem longe de redutos controlados por estes. Diferentemente, quando esteve presente na sede da Caixa de Aposentadoria da São Paulo Railway, em sua viagem por São Paulo, o Ministro demonstrou-se vacilante diante do projeto de reforma das CAPs que vinha defendendo até então:

“O ponto culminante do discurso do Sr. Lindolpho [sic] Collor, foi o referente à questão das aposentadorias já concedidas, quando ele declarou peremptoriamente que elas não sofrerão revisão, em virtude de constituírem um direito adquirido dos ferroviários.”¹⁴⁷

Essa solução, apresentada pelo Ministro como “a mais justa”, era apontada como um resultado óbvio: “Não era mesmo crível, como se dizia, que a reforma ferroviária viesse prejudicar os atuais aposentados. Seria o cúmulo. A lei, nesse caso, deixaria de ser protetora para ser iniqua, aberrando de todos os princípios de direito que não admite retroatividade.”¹⁴⁸

¹⁴⁵“Os Ferroviários e o Ministro do Trabalho...”, op. cit.

¹⁴⁶*Idem*.

¹⁴⁷“O ‘Homem do Dia’”. *Correio Popular*, 22/5/1931.

¹⁴⁸*Idem*.

Collor encontrou-se numa situação aparentemente embaraçosa naquela oportunidade. Considerando-se que o referido reduto estava sob o controle dos comunistas, podemos imaginar que deve ter pesado para o Ministro negar o plano de retaliação dos direitos assistenciais que ele próprio vinha defendendo - plano concretizado pouco mais de 2 meses após o evento em questão, com a aprovação da terceira reforma da legislação previdenciária no país. Na ocasião citada, as palavras de Collor não contrariaram a perspectiva de continuidade, em sua plenitude, dos direitos previdenciários criados e mantidos nos anos 20.

Os dirigentes do CFB ampliaram o raio de ação da entidade graças justamente à propaganda da importância da previdência social. No sentido de atrair a atenção operária, levantaram a bandeira da legalidade e conseguiram, assim, sucesso na reafirmação de seu poder de representação dos interesses dos trabalhadores. O sucesso da sua influência é refletido nas adesões registradas num curto período de tempo. Entre o dia 21 de abril e 22 de maio de 1927 o quadro social do CFB aumentou de 950¹⁴⁹ para 1.185¹⁵⁰ filiados. Em 1928 esse sindicato já associava ferroviários de diversas empresas e localidades¹⁵¹. Havia

¹⁴⁹ A anotação, citada na página 74 do primeiro *Livro de Atas das Sessões dos Membros da Diretoria do CFB*, demonstra o período e os presidentes que se alternaram nas primeiras gestões administrativas da referida entidade. Até janeiro de 1931, 4 presidentes - eleitos anualmente - sucederam-se: Francisco Gonçalves Gomide (de 9/1/1927 até 4/12/1927), Aldo Leite de Oliveira (até 4/4/1928), Norberto Camargo (até 3/8/1928), Antonio de França Junior (até 24/1/1931). Francisco Gonçalves Gomide substituiu França Junior, passando, no início de 1932, a presidência a Polytano Barbosa: "em assembléia Geral realizada nesta cidade [Campinas], no dia 27 de janeiro p. passado, foi eleita e empossada (...)". *C. O. do CFB*, 1/2/1932.

¹⁵⁰ *Ata da 3ª. Reunião da Diretoria do CFB*, 22/5/1927.

¹⁵¹ A entidade, naquele ano, contava com representantes espalhados na região de Campinas e em outras localidades no interior paulista, como Casa Branca e Ribeirão Preto. Já em 1928 ampliou-se significativamente essa influência incluindo-se, além do interior paulista, alguns localidades do sul de Minas Gerais. Trata-se de cidades onde as lideranças do CFB dispuseram dos serviços de profissionais diversos, que estavam a serviço de diferentes estradas de ferro. Seus representantes, na maior parte das vezes, constituíam-se nos chefes de estação, o que importava para a filiação de novos associados e para o recebimento das mensalidades destes. Veja-se as cidades abrangidas pelo CFB então: Pedreira, São Simão, Itaicy, Guataporá, Jundiá, Uberaba, Araguari, Cosmópolis, Itú, Franca, Casa Branca, Guaxupé, Poços de Caldas, Mogy Mirim, Pontal, Rincão, Piracicaba, Igarapava, Rio Claro. Já em 1931 os associados estavam distribuídos no interior de três estados (incluindo-se o sul de Goiás). Conforme revela o texto de uma carta - enviada ao Diretor do Departamento do Trabalho Industrial, Comercial e Doméstico do Estado, da Secretaria da Agricultura de São Paulo -, a entidade era formada por 2.308 sócios paulistas, 319 mineiros e 97 goianos. Cf. *C. O. do CFB*, 3/10/1931. Em 1932, logo após o reconhecimento

um total de 2.724 inscritos registrados dois anos depois, aos 31 de dezembro de 1930¹⁵².

Para entender essa situação basta acompanhar as mudanças ocorridas no processo de reforma da previdência. Os dirigentes do CFB enfatizaram, nos seus discursos, os efeitos do *Decreto 5109*, sancionado em 1926 - que abria precedentes institucionais no sentido de impulsionar a cooptação da classe operária. Mas certas particularidades vistas nesse processo, contudo, não receberam grande atenção por parte daqueles sindicalistas. Como lembram os autores de *(Im) Previdência Social*, apesar dessa lei manter a mesma estrutura administrativa de 1923, detalhava com maior grau de especificação, a idéia geral, já anteriormente estabelecida, da capacidade de intervenção eventual de uma instância superior - um órgão do poder público: o CNT¹⁵³.

As lideranças do CFB apropriaram-se dos benefícios da lei para atrair os ferroviários sem distinguir por empresa os associados. Fortaleceram-se com os valores arrecadados dos filiados. A maior parte era constituída por empregados da Mogiana, como revela o registro de valores arrecadados até dezembro de 1930, expostos distintamente de acordo com as ferrovias onde os contribuintes estavam contratados:

"Cia. Mogiana -	18.156\$000
Cia. Paulista-	4.607\$000
E. F. Sorocabana-	248\$000
Ramal Ferro-	145\$000
E. F. Araraquarense-	10\$000
E. F. Dourado-	16\$000
	<u>23\$182.000</u> " ¹⁵⁴

Estes dirigentes e tantos outros representantes sindicais foram enaltecidos pela imprensa, que lhes atribuía a responsabilidade de terem sido os precursores da Lei Eloy Chaves.

oficial, chegava a 2.336 sócios (somente da Mogiana), 2.358 em 1933 e, com um pequeno decréscimo, atingia 2.194 em 1934. Cf. Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 312.

¹⁵² *Ata da 58ª. Reunião da Diretoria do CFB*, 10/8/1931.

¹⁵³ Jaime A. de Araújo; e Sonia M. Fleury Teixeira, op. cit., p. 31.

¹⁵⁴ *Ata da 53ª. Reunião da Diretoria do CFB*, 30/12/1930.

Tais sindicalistas eram percebidos, conforme publicaram alguns jornais, como “vanguardeiros” daquele campo de direitos. Mas também era

“sobejamente conhecido nos meios ferroviários de todo o Brasil a injustiça e as perseguições que lhes moveram àqueles que não aceitaram a Lei de Aposentadorias, porque o governo Arthur da Silva Bernardes, num gesto que muito o nobilitou, não conseguiu que 170.000 homens ficassem à mercê da má vontade de alguns espíritos retrógrados.”¹⁵⁵

Esse tipo de discurso, manifestado em 1930, indica apenas um dos tipos de alianças que - acredito - foram firmadas com o propósito de implementar a legislação previdenciária no país. Podemos pensar, nesse tocante, que tanto o primeiro decreto que previu a criação das CAPs como as transformações pelas quais essa lei passou situam-se, enfim, num mesmo processo: marcado pela dependência de várias outras articulações, que extrapolavam a relação de políticos que estavam a frente no regime com as próprias lideranças sindicais. Examinar todos os aspectos relacionados a essa questão, todavia, me parece ser uma tarefa impossível, e me leva a buscar alguns recortes no sentido de delimitar o campo de análise. Sob esse aspecto, buscarei em diante examinar alguns pontos mais relacionados à política de racionalização dos direitos sociais, impulsionada de forma acelerada num dado momento do contexto de reforma da legislação previdenciária brasileira.

2.15 - 1931: EMERGEM OUTROS PRECEITOS PARA O SISTEMA DAS CAPs

Se considerarmos que nos primeiros anos de existência das CAPs os protestos dos ferroviários diminuíram, também devemos perceber o enorme peso dessa categoria no próprio processo de formação da legislação social. Compreendemos, por conseguinte, que as restrições de garantias trazidas pela reforma legal de 1931 pareciam representar um incentivo aos movimentos reivindicatórios dos ferroviários - que formavam a maior parte de segurados pelo sistema previdenciário na época -, embora isso dependesse da repercussão das justificativas dadas tanto em nome do poder público como pelos

¹⁵⁵“A Batalha nas Associações”. *A Esquerda*, 1/5/1931, p. 8.

representantes de alguns segmentos sociais recrutados pelos próprios membros do governo. O modo diferenciado como isso se deu pode ser percebido na análise do comportamento de determinadas lideranças sindicais, tendo em vista a conjuntura política.

Entre 1923 e 1929 havia 32 CAPs, montadas sob a égide do *Decreto 4682*, aprovado no dia 24 de janeiro de 1923. Esse e o período subsequente - como indicam os estudos de Azis Simão - são marcados pela intensificação das lutas reivindicatórias. Foram deflagradas greves e agitações específicas que, em suma, revelavam a elasticidade da tolerância operária, mais precisamente quanto a certas maneiras de controle como multas e repressão física que, respectivamente, o empresariado e as autoridades vinham recorrendo para lidar com atitudes consideradas indesejáveis na relação capital-trabalho.

Em 1930, por ocasião da eleição que precedeu o movimento armado de outubro, Getúlio Vargas (candidato da oposição) defendia a “modernidade e justiça” em nome da Aliança Liberal. Essa “justiça” seria, todavia, negada aos trabalhadores no aspecto representativo. Porém, vemos que as autoridades estatais ainda careciam de métodos eficientes para resolver os conflitos trabalhistas. O problema não seria resolvido a curto prazo, ao menos imediatamente em seguida ao golpe que pôs fim à República Velha.

O novo órgão ministerial tinha à frente Lindolfo Collor como primeiro Ministro do Trabalho, que estava ligado às oligarquias gaúchas, das quais dependeu por toda sua carreira. A inspiração positivista do modelo político gaúcho refletia-se na constituição estadual dos anos pré-30. Exímio na arte de falar ao público, Collor promoveu a ação do MT; o que resultou, sob um prisma, no incentivo à reordenação do mercado de trabalho nacional.

Apesar de estar dependente da força gaúcha e do MT não ser um ministério importante no jogo de influências políticas, e dispor da menor verba do governo, Collor foi aos poucos se impondo no mundo das relações do trabalho. Passou a ser responsável pela delimitação do próprio espaço dos conflitos, associando-o a sua própria organização. Uma reorganização sindical adveio desse empreendimento, e resultou na concepção de que o sindicalista que quisesse ser bem sucedido deveria ser recrutado pelo novo ministério.

Nos últimos anos da década de 20, os enfrentamentos reivindicatórios tornaram-se mais violentos entre trabalhadores e gerentes, falas operárias mais contundentes e a repressão mais rápida e sem limites. Esses fatos se tornavam cada vez mais corriqueiros. Perseguições promovidas pelos policiais ligados ao DEOPS se estenderam de maneira mais intensa, até o primeiro ano do *governo revolucionário* [grifo meu]. O quadro fazia lembrar conflitos de muita repercussão ocorridos em anos anteriores. Era colocado em xeque, naquele momento, o oferecimento de certas garantias sociais aos operários. Os direitos representavam, nesse sentido, uma das consequências dos pactos elaborados formal ou informalmente.

O modelo descentralizado das *políticas* [grifo meu] de governadores e coronéis originava-se da própria tradição patrimonial imperial. Esta deixara traços na nova forma de governo adotada desde 1889, depois da revolta militar que levou ao fim o regime monárquico.

Paralelamente à imposição de Collor, como força política no cenário estudado, vários sindicalistas ligados às parcelas seguradas pelas CAPs também negociavam com outras autoridades estatais envolvidas. Todos esses sujeitos definiram, assim, como e qual seria a sua cooperação tendo em vista o “interesse nacional” [termo muito usado, por exemplo, pelos dirigentes do CFB no início dos anos 30]. Acrescente-se que o MT aumentou rapidamente o seu poder de interferência nas relações trabalhistas, principalmente nos primeiros meses de sua existência, em face da subserviência demonstrada, ainda que de modo inconstante, por determinadas lideranças operárias.

Imagens são construídas pelo novo regime, à medida que o velho Estado, formado por administradores aristocráticos, foi sendo burocratizado. Imagino que inúmeros trabalhadores entenderam como sendo um lugar favorável para apostarem em seu próprio favor esse novo espaço de relações. Demandas específicas são concebidas, e mesmo os direitos de aposentadoria e de pensão são reapresentados como componentes-chave para o estabelecimento de um compromisso social que aparece, assim, voltado ao equilíbrio das forças políticas em questão. Vemos que o campo de poder formado não se consolidou com a promulgação da Lei Eloy Chaves e que, nesse sentido, coube aos ferroviários levar adiante a luta pela concretização e fixação de certos direitos. Assim como para os

portuários (que igualmente eram abrangidos pelas CAPs), para os ferroviários coube pressionar suas lideranças sindicais. Nossa discussão, é bom lembrar, gira em torno das maneiras como os trabalhadores participaram, mesmo que de forma indireta, do processo da formação de um conjunto de direitos sociais.

2.16 - ELOY CHAVES: A LEI E A PESSOA

Na maior parte das vezes, o surgimento do sistema previdenciário brasileiro tem sido analisado em dois momentos distintos, e aparentemente isolados entre si, mas que se complementam. De um lado, os estudiosos apontam ao período de existência das sociedades de mútuo-socorro, como estágio pré-histórico do sindicalismo e, por outro, à estrutura sindical corporativa.

Porém, o que não pode ser negligenciado, mediante o tema tratado, é existência de termos implícitos para a colaboração de classes na dinâmica na qual se apóia o processo de formação da legislação social. Trata-se de um campo de direitos extremamente complexo, não resultante, propriamente, da guinada estratégica do regime observada no pós-30¹⁵⁶.

Nesse particular, descartarei a idéia - defendida por alguns historiadores - de que o assistencialismo seja um dos símbolos mais marcantes da debilidade do sindicalismo operário. Irei me ater, sob esse aspecto, a determinados pontos fundamentais para a compreensão do processo tratado¹⁵⁷. No meu entender, a criação das CAPs inspirou aos trabalhadores - mesmo aos que não foram abrangidos nos primeiros anos da existência

¹⁵⁶Entre agosto de 1936 e maio de 1937 houve a resistência, vencida, dos comunistas ao buscar redefinir o caráter de beneficência impulsionado no Sindicato dos Operários Metalúrgicos de Porto Alegre. Cf. Alexandre Fortes. *"Buscando os Nossos Direitos...": Trabalhadores e Organização Sindical na Porto Alegre de 1933 a 1937*. Dissertação apresentada para a obtenção do grau de mestre ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Trabalho do Departamento de História do IFCH da UNICAMP, Campinas, 1994, p. 153.

¹⁵⁷Veja-se, em especial, a idéia de insuficiência técnica como empecilho à formação do Estado Nacional. Alguns estudiosos convencionaram atribuir tal tipo de imagem ante a situação dos países latino-americanos. O Brasil, entre estes, tem experimentado uma situação similar sob vários aspectos, denominada capitalismo retardatário: onde prevalece uma incipiente divisão do trabalho, baixo índice de assalariamento e, conseqüentemente, por um restrito mercado de trabalho. A formação da classe operária aparece marcada por tais signos. Cf. José Carlos de Souza Braga; e Sérgio Góes de Paula. *Saúde e Previdência: Estudos de política social*. São Paulo, CEBES/HUCITEC, 1981, pp. 43-44.

desse sistema - uma vaga noção de cidadania, que se arrastava desde a proclamação da República.

Cumprе lembrar o papel exercido pela imprensa em meio à concepção e ao surgimento de mecanismos voltados ao atendimento da questão dos movimentos operários. De 1911 a 1929, praticamente duplica o número de jornais diários que circulavam em São Paulo. Chegou-se a um total de 66 mil exemplares, superior à circulação de qualquer outra região do país; o dobro do total publicado no Rio de Janeiro¹⁵⁸. Em boa parte essa literatura retrata os conflitos sociais, mostrando-os como resultantes da falta de coerência e sensibilidade por parte dos segmentos sociais envolvidos.

Aproveitando-se dessa circunstância, os dirigentes do CFB dispõem de periódicos para veicular algumas das exigências manifestadas em nome da entidade perante as autoridades estatais. Esforçaram-se, por outro lado, por compelir os trabalhadores a acreditar que o que os movia resumia-se numa dose pertinente de “boa vontade” e “espírito de harmonia social” [termos freqüentemente utilizados por aqueles sindicalistas].

Convém novamente recordar que, bem antes do surgimento do sistema das CAPs, outros tipos de organizações assistenciais já nasciam apresentados à sociedade como um direito de cidadania¹⁵⁹. Mas essa perspectiva contrastava com o que era assistida no início do século XX, ao menos nos principais centros urbanos do país: Rio, São Paulo e Santos.

Também cabe lembrar que os habitantes dessas cidades - que estavam vinculadas ao segmento comercial-financeiro do complexo exportador e ao capital industrial nascente no começo do período republicano - eram afligidos por muitas doenças pestilenciais (cólera, peste bubônica, febre amarela, varíola e as chamadas doenças de massa infecciosas e parasitárias, como a tuberculose, lepra e febre tifóide).

Numa análise superficial, poderíamos chegar à conclusão de que a população dessas cidades não recebeu atenção adequada por parte autoridades. Mas se nos

¹⁵⁸Cf. Aldaiza de Oliveira Sposati, op. cit., p. 130.

¹⁵⁹J. M. Carvalho. *Os Bestializados*. São Paulo, Companhia das Letras, 1987, p. 163: “Os acontecimentos políticos eram representações em que o povo comum aparecia como espectador ou, no máximo, como figurante”.

restringíssemos a considerar que inexistiam preceitos de cidadania e, por conseguinte, de liberdade da sociedade resolver seus problemas da maneira como achasse melhor, estaríamos caindo num erro grosseiro, ou seja, negligenciando vários propósitos e aspectos relacionados ao contexto enfocado. De fato, casos como o da *Lei da Vacina*, de 1904 (que atingiu mais especificamente os moradores da capital federal) ilustram bem o perfil coercitivo das medidas do governo que estavam voltadas para a questão da saúde pública - trata-se de providências que, não raras vezes, não ultrapassaram os limites de soluções imediatistas para agudos problemas. Todavia, como foi descrito anteriormente, diversos segmentos sociais e jornais da época posicionaram-se contra o excesso de arbitrariedade do Executivo nesses casos.

Não seria correto afirmar que a previdência oficial foi imposta aos ferroviários em 1923. Tanto trabalhadores como seus representantes manifestaram várias críticas, assim como fizeram os empresários. Mas há momentos de pressão nitidamente observados no processo de formação das leis sociais no país. Cabe ver que a ação do governo, sob esse aspecto, não descontentou apenas os trabalhadores. Os industriais têxteis, por exemplo, foram intimados a cumprir as disposições do *Decreto 2918* (de 1922, que estabelecia o *Código Sanitário do Estado de São Paulo*) - que definiu a idade mínima de 14 anos como pré-requisito para a contratação da mão-de-obra¹⁶⁰.

Mais polêmico parece ter sido o *Decreto 3708*, de 6 de maio de 1924, que aprovou o *Regimento Interno das Escolas Maternais*. Devido à resistência patronal, esse Regimento pouco inovou as condições de atendimento às mães operárias. A prática desse direito seria desconsiderada pela maior parte dos dirigentes das fábricas têxteis. Estes contrariavam o que era previsto no próprio decreto. Essa parte do empresariado deixou, assim, de oferecer condições propícias para a fixação dos filhos das mães operárias em locais anexos ao local de trabalho, que deveriam receber atenção até tenra idade.

O descumprimento dessa e de outras normas sociais associava-se a outros aspectos, também decisivos para a afirmação dos interesses patronais no espaço de

¹⁶⁰“Em 1925, no ano anterior a promulgação do Código de Menores pela Câmara dos Deputados, era veiculado na imprensa o argumento de que o menor de 12 anos estava apto para o trabalho industrial.” Trecho extraído do estudo de Marcos Alberto Horta Lima: *Os industriais têxteis*

conflitos em questão. Vemos, nesse quadro de acontecimentos, uma variação considerável da posição assumida pelos empresários. Se de um lado havia os que eram contra, também encontramos a manifestação de empresários favoráveis à legalização das relações trabalhistas. Como concluem José Carlos de Souza Braga e Sérgio Góes de Paula, no estudo que realizaram sobre esse assunto, a aprovação do *Decreto 3708* estava diretamente relacionada ao desejo de intensificar a dinâmica produtiva. Nas suas palavras: as creches e jardins de infância “refletiam o desejo de extrair a máxima quantidade de trabalho pelo menor custo possível.”¹⁶¹

paulistas nos anos 20 - aspectos da sua atuação política. Campinas, Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da UNICAMP, 1992, p. 52.

¹⁶¹ Apud. José Carlos de Souza Braga; e Sérgio Góes de Paula, op. cit., p. 47.

PARTE 2

AS PERDAS

CAPÍTULO III: À SOMBRA DOS DIREITOS

“Pelas discussões preliminares do anteprojeto da reforma da lei de Aposentadoria de Pensões dos ferroviários, se depreende claramente que os principais benefícios vão sendo completamente anulados, com grave injustiça de todos, inclusive do benemérito e imorredouro benfeitor Eloy Chaves, que nos legou, em tempo, uma lei de amparo à velhice e prêmio de descanso ao físico do homem trabalhador.

É incrível ‘deciprimur Spcie recti’ [sic]. A revolução que tanta esperança nos trazia, tendo à frente um homem da mais pura compreensão humana em benefício dos humildes [referencia a Getúlio Vargas], secundado pelo inteligente ministro do Trabalho, se apresenta falha nos seus fundamentos, com propostas e alterações tão absurdas nas discussões da reforma da referida lei, que equivale a desvirtuar por completo a necessidade social de amparo aos ferroviários, regulando o trabalho do indivíduo dentro do limite suportável do homem.

Elaborar uma lei benemérita é obrigar a um ferroviário trabalhar 40 anos com 75% dos seus vencimentos (por si relativamente insuficiente devido ao índice da vida atual) é uma inutilidade, depois desse tempo quaisquer outras discussões a respeito, pois não sendo conhecido em si o serviço ferroviário (especialmente aquele que trabalha em empresa particular) não pode ser formulada uma lei justa e viável para essa classe! Qual seria a porcentagem dos aposentados em semelhante condição?

Nula! Apenas a Caixa se limitaria a fazer funerais dos associados e mandar recitar o ‘de profundis’ ao ferroviário que pagou 40 anos contribuições relativamente pesadas à sua situação econômica inutilmente, somente a troco do seu enterro e irrisória pensão para os seus, se este deixar herdeiros!” (“Cartas do Rio: O projeto de lei sobre as caixas de pensões e aposentadorias. Sugestões curiosas de um técnico”, op. cit.)

“O recente decreto do Governo da República, reformando a legislação existente sobre as Caixas de Aposentadoria e Pensões, repercutiu como é natural, e também com vivo interesse, na cidade de Campinas, onde existem alguns milhares de ferroviários. Assunto de máxima importância social e para o qual se voltam as vistas de todos os trabalhadores, mesmo os ainda não beneficiados com a medida, tem sempre uma face criticável.” (“À Margem da Nova Lei: Sobre as Caixas de Aposentadoria e Pensões”. *A Platéia*, São Paulo, 8/10/1931)

3.1 - COMO FORMULAR O PACTO?

Na estrutura social profundamente desigual da sociedade brasileira do começo dos anos 30, os ferroviários e portuários aparecem como parcelas operárias privilegiadas, mais precisamente em virtude da restrita abrangência do sistema previdenciário. Assim, vistos como detentores de garantias assistenciais reivindicadas sem sucesso por lideranças ligadas a outros segmentos nos anos 20, essas parcelas surpreenderam-se com os preceitos trazidos pelo *Decreto 20465*, aprovado no dia 1 de outubro de 1931.

A lei citada propiciou uma indignação difusa, mais contra o CNT do que propriamente contra interesses que estavam por detrás do projeto aprovado pelos juristas ligados àquele órgão estatal. Buscando entender o cenário proposto cabe notar, em primeiro lugar, que se trata de um processo formado, basicamente, por três instâncias: os sindicatos, os tribunais trabalhistas e, enfim, o sistema de previdência social.

E, em segundo lugar, que outras regulamentações sociais fundamentais haviam sido sancionadas naquele ano. Refiro-me ao *Decreto 19671*¹, de 4 de fevereiro, que definia a criação do DNT trazendo, simultaneamente, certas medidas destinadas ao estabelecimento da previdência social. E, como resultado do trabalho de Evaristo de Moraes e Joaquim Pimenta, o *Decreto 19770*, aprovado no dia 19 de março, instituíu o Anteprojeto da Lei Sindical. É precisamente essa regulamentação que resume claramente as bases para um acordo inovador, inspirado no desejo de colocar limites às disputas entre patrões e empregados. Na prática, no entanto, tal proposta acabou repercutindo sobretudo na fiscalização e controle dos sindicatos operários.

Entre as principais implicações, do *Decreto 19770*, podemos assinalar o caráter instigador e estimulador da formação de alianças entre sindicalistas e o governo central, elaboradas mediante a ação decisiva dos trabalhadores. Ocorre, ao mesmo tempo, a montagem de um Estado autoritário, que vai pouco a pouco se firmando no centro das atenções das disputas por direitos sociais, e que lança mão de diferentes recursos legais com o objetivo de barrar a autonomia organizacional e o redirecionamento de determinados temas levantados pelo movimento operário.

Assim, cabe notar que a reformulação dos direitos previdenciários, empreendida desde o começo dos anos 20, vinculava-se a diversas formas de intromissão implementadas pelas autoridades policiais, pelos empresários, legisladores e, enfim, por diversos sindicalistas. Ganhava ênfase, nesse sentido, a participação do CNT, em vista da montagem da estratégia intervencionista que ampliou o poder do governo central na década seguinte. Poderemos observar, adiante, a ação de vários órgãos estatais que

¹Veja-se, na obra de Kazumi Munakata, sobre a legislação, atribuições e forma de composição do DNT: op. cit., pp. 75-76.

serviram-se arbitrariamente das suas atribuições, direcionadas pelo poder público, visando inibir a ação dos indivíduos considerados inimigos do regime. Não podemos perder de vista que vários aspectos relacionados ao cenário tratado, que não se restringem ao caso brasileiro (privilegiado nesta análise), aparecem marcados por um aumento gradativo das diretrizes trabalhistas; voltadas sobretudo para determinados setores operários e impulsionadas com ênfase pelo Governo Vargas.

Veremos como, na busca de controlar a vida operária, esse governo deu poder somente a certos sindicatos. E a estrutura de justiça do trabalho criada no início dos anos 30 surgiu de uma conexão, prevendo que os sindicatos deveriam prestar serviços legais aos seus membros. Nessa perspectiva, as autoridades esperavam que os sindicatos [reconhecidos pelo MT] desviassem demandas coletivas de energia e recursos, o que significava - para os agentes estatais - um meio de se impor seu plano político. Mas nada seria definido quanto à participação dos dirigentes sindicais naquele contexto, ao menos no sentido de oferecer oportunidades de lutas diretas por parte dos trabalhadores, em busca de melhoria e/ou aumento dos direitos que haviam conquistado até então. Pelo contrário, as autoridades esperavam que as lideranças reconhecidas pelo MT reafirmassem a estratégia do governo (consolidada desde 1931), marcada pelo incentivo à formação de bens sociais institucionalizados às categorias não abrangidas pelo sistema previdenciário. Com o fim de obter direitos, por sua vez, os trabalhadores deveriam ligar-se aos sindicatos oficiais. Busquei acompanhar, enfim, como esse e outros aspectos podem ser compreendidos enquanto meios que visavam o *controle* [grifo meu] da classe operária.

Um balanço dos estudos dos anos 30 revela várias facetas da ação política dos trabalhadores que, contudo, ainda fora negligenciada por alguns acadêmicos²; especialmente os que não foram capazes de supor a existência dos diferentes projetos

²Nos anos 70 Francisco C. Weffort constitui, senão uma ruptura, pelo menos um ponto de inflexão na tradição de estudos anteriores - que não propunham qualificar politicamente as ações da classe operária: *Sindicatos e Política*. Tese apresentada para Concurso de Livre Docência - USP, São Paulo, 1972.; *Direito, Cidadania e Participação*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1981.

sociais, que teriam sido capazes de aglutinar os interesses em jogo³. Não podemos negar, todavia, o valor que representaram todos esses exames.

Ganhou, por exemplo, uma enorme atenção a vertente interpretativa na qual os trabalhadores são concebidos segundo uma visão de inorgânicidade⁴. Foi dessa concepção que partiu a análise do sociológico Leôncio Rodrigues para explicar a “fragilidade” [termo empregado por ele] da classe. Leôncio representou, a partir dos anos 60, uma referência obrigatória aos que estudaram o processo migratório no interior do país, que atingiu mais precisamente o mercado de trabalho em São Paulo desde os anos 20. Mas a idéia da heterogeneidade, das experiências dos que adentravam no mercado de trabalho, conforme frisou nas suas explicações sobre os empecilhos para a ação conjunta e direcionada à questão trabalhista, não satisfaz muitos de seus críticos - entre os quais eu modestamente me coloco, ao menos diante da especificidade da questão levantada.

Creio que a própria dinâmica da análise da consolidação do sistema previdenciário brasileiro resume a concepção da qual parti ao tentar traçar a estratégia assumida por várias lideranças que se destacaram entre os ferroviários (como se verifica com relação à ação de sindicalistas ligados a outras categorias): baseada na valorização das negociações com as classes dominantes e com os representantes do aparelho estatal. Assim, o debates sobre os limites da enunciação e vigência das leis trabalhistas ganharam atenção. Jornada de trabalho, limites da exploração da mulher e do menor, extensão do seguro social, instituição do salário mínimo e sobretudo o direito de greve equivalem a pontos fundamentais no cenário enfocado.

A relação entre os trabalhadores e o poder público consistia na aceitação das normas institucionais. As associações operárias não estavam alheias a esse processo; pelo contrário - como foi mostrado no Capítulo 2 - sua presença é manifestada especialmente através da ação de lideranças como as que dirigiam o CFB: um dos sindicatos legalizados que chegou a participar do sistema trabalhista e dele se beneficiar⁵.

³Zélia Lopes da Silva, op. cit., p. 82.

⁴Esta vertente teórica trata dos fundamentos da capacidade de intervenção e controle do Estado sobre as classes sociais. Cf. Leôncio Martins Rodrigues, op. cit.

⁵Cf. James Malloy, op. cit., p. 65.

Aprovada em 1931, a nova reforma da legislação previdenciária converteu-se num instrumento de racionalização do assistencialismo operário. Pesou, para esse e outros expedientes, os pareceres dos consultores jurídicos ligados ao CNT e ao MT.

O impacto advindo com a mexida no campo dos benefícios sociais, desde outubro daquele ano, também incidiu na conveniente inclusão de novas parcelas operárias à amplitude da previdência pública. Na mesma época, de modo oportuno, os articuladores do governo central tiveram êxito em desviar a atenção dos trabalhadores dos preceitos limitadores à autonomia organizativa trazidos pela Lei Sindical. Esta regulamentação vinha, sorrateiramente, impulsionar o poder de intervenção do governo nas relações trabalhistas.

No dia 17 de outubro, numa das primeiras fases da cooptação dos sindicatos, ocorreu a oficialização do Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo (SFESP). Este acontecimento ilustra bem a mudança de comportamento de algumas das principais lideranças entre os ferroviários. A “nova” entidade sucedia a antiga Associação dos Ferroviários de São Paulo⁶ - menos influenciada pela FOSP (Federação Operária de São Paulo) do que supunham os anarquistas. Mas suas lideranças foram alvo de duras críticas movidas pelos representantes libertários. A reação ao ato de oficialização partiu de um dirigente da FOSP, deixando claro seu descontentamento com a “traição”:

“E agora mesmo estamos francamente revoltados contra o procedimento de uma dessas (categorias): o Sindicato dos Ferroviários. Pela entrevista que o seu secretário deu ao [jornal] A Platéia acabamos de saber que os ferroviários estão em véspera de reconhecer a Lei de Sindicalização, o que nós consideramos uma traição considerável.”⁷

Os direitos sociais representavam uma perspectiva amplamente divulgada através da reprodução de pareceres e discursos políticos. Foram muitos aqueles dentre os juristas da época que, encorajados por vários sindicalistas, optaram pela defesa do projeto governamental. Isso se deu mais por uma questão tática do que, propriamente, estratégica. Nos meses seguintes, à promulgação do *Decreto 19770*, várias lideranças classistas

⁶Veja-se mais a respeito dessa associação no item 2.7 da presente dissertação.

⁷Apud. Ricardo Antunes. *Classe Operária, Sindicatos e Partido no Brasil*. São Paulo, Cortez/Ensaio, 1988, p. 93.

apressaram-se em acompanhar as determinações expressas na reforma da lei para obter o mesmo título conquistado pelos dirigentes da ex-AFSP.

Nessa conjuntura seria dada uma enorme atenção aos ferroviários e outros sindicatos formados no seu meio. Os dirigentes do CFB, por exemplo, demonstraram estar em sintonia com os preceitos inseridos na estratégia de cooptação que o governo central lançava mão. O MT estava à frente do dito processo, visando conter os problemas políticos e sociais trazidos pelos conflitos trabalhistas. Esse órgão negociou vantagens com dirigentes sindicais, visando a adesão aos preceitos do campo legal formado. Para isso, todavia, foi fundamental o papel exercido pelos representantes das lideranças classistas envolvidas.

Flávio de Brito Bastos pode ser apontado, em meio a esse cenário, como porta-voz de uma parte significativa de ferroviários (conforme foi discutido no Capítulo 2) cariocas e (como veremos adiante) paulistas. Ele ressaltou a falta de sintonia entre os ideais assumidos pelos tecnocratas (burocratas, administradores da *coisa pública* [grifo meu]) - referia-se principalmente aos membros do CNT. Os desacordos entre estes - enfatizou aquele interlocutor sindical - provocavam o desvio da atenção dos referidos técnicos jurídicos da difícil situação em que se encontravam muitos operários:

“O legislador, em semelhante matéria, precisaria praticamente estar primeiro um certo tempo em contato com os diversos misteres de trabalho do ferroviário de empresas particulares, que muito diferem dos serviços públicos do Estado, tanto de escritório como de oficina, tração e via permanente, para constatar que o primeiro, em suas longas e excessivas horas de trabalho sedentário, não teria possibilidade alguma de viver além de 55 a 60 anos de idade, na maioria; o segundo muito menos, trabalhando em serviços pesados, como: reparações de locomotivas, caldeiras, fundições, pinturas e construções de vagões; o terceiro, maquinistas e foguistas, suportando na boca da fôrnalha, além do calor intenso do carvão Cardif, a temperatura asfixiante da canícula em viagens diárias, quase sem folga; o quarto, enfim, trabalhando o dia todo debaixo de sol abrasador ou chuva, de enxada em punho ou picareta. Esse mesmo legislador, apavorado por esses espetáculos de trabalho, teria a mesma impressão de Dante Alighieri na concepção do inferno, e decerto, no seu íntimo do coração, se tornaria mais moderado para não legar ao pobre ferroviário uma lei mostrenga e de nulo efeito, no fim de uma existência toda atribulada!”⁸

⁸“Cartas do Rio: O projeto de lei sobre as caixas de pensões e aposentadorias - Sugestões curiosas de um técnico”. op. cit.

As farpas lançadas por Brito Bastos e, com menor intensidade, as expelidas pelas lideranças do CFB, implicavam numa divergência com os pressupostos contidos nos discursos dos membros do CNT. Apesar das respectivas queixas, que compactuavam, aqueles sindicalistas ressaltaram não encontrar-se, com isso, deixando de exaltar o ideal de “harmonia social” no meio operário. Dissociavam-se das percepções de outras lideranças classistas nesse sentido.

O momento de reconhecimento oficial do CFB, por exemplo, seria estigmatizado pela perseguição a várias lideranças, especialmente as que resistiam aos ditames oficiais. Assim, apesar da reprovação de determinadas medidas decididas pelo CNT, os dirigentes daquela agremiação mantinham um bom relacionamento com o governo, uma vez que eram contrários à forma de encaminhamento de questões específicas e que, aparentemente, tinham menor peso para as autoridades estatais.

Brito Bastos, como outros vários críticos ouvidos pelas lideranças do CFB no início dos anos 30, demonstrou-se exageradamente preocupado com os abusos patronais diante da aplicação dos direitos sociais. Porém, veremos como aqueles sindicalistas silenciaram posteriormente, diante da contenção das despesas com as garantias oferecidas pelo sistema previdenciário.

Em meio a esse contexto os dirigentes do CFB adotam uma certa moderação, quanto às críticas à intromissão do governo no campo dos conflitos trabalhistas. Assim, vemos que as relações envolvendo o estabelecimento dos direitos sociais não limitavam-se às transformações ocorridas na organização previdenciária. Irei descrever, a seguir, uma parte visível das divergências decorrentes da postura política assumida por aquelas e outras lideranças sindicais.

A partir do exame do período correspondente, podemos dizer que o intervalo entre 1930 e 1932 é marcado por muitos conflitos trabalhistas. Na discussão exposta a respeito também vimos que, ao contrário dos dirigentes do CFB, as lideranças operárias ligadas aos empregados da São Paulo Railway defendiam a ação direta - especialmente através as greves - como forma de reivindicar direitos. Com esses últimos, é possível afirmar, a polícia foi excessivamente severa. De modo geral, a violência do Estado na sociedade

brasileira acabou determinando uma forma de expressão do protesto⁹, marcada pelo radicalismo à proporção que as autoridades se negavam a negociar o estabelecimento dos direitos sociais.

Simultaneamente às perdas dos benefícios legais percebida desde os anos 20 - ao menos no caso de determinados grupos de segurados pelo sistema dos montepios -, a ação do Estado brasileiro restringiu o conjunto de liberdades da sociedade, ou seja, o *habeas-corpus* passou a ser limitado e instituiu-se a rígida Lei de Imprensa. São dois aspectos distintos, mas que implicam na diminuição das garantias sociais. Enquanto o primeiro atinge algumas parcelas, o segundo atinge os direitos individuais de todos.

Em outros países, nessa época, a exploração da mão-de-obra assalariada vinha sendo intensificada à medida que aumentava o controle do Estado sobre o mercado de trabalho. Na Itália, por exemplo, no dia 15 de março de 1923, foi aprovado um decreto ampliando a jornada de oito horas diárias de trabalho¹⁰. Nesse ano os fascistas ainda eliminaram a atuação da Comissão Consultiva do Conselho Superior da Previdência e de Seguridade Social (órgão - criado em 1859 - que estava ligado ao Ministério da Agricultura) e suprimiram as atividades do Conselho Nacional do Trabalho¹¹.

Sabe-se que o sistema previdenciário, encaminhado pelos fascistas, agradou a vários intérpretes que se debruçaram sobre a questão da seguridade em 1927. Para cada profissão, resolveram, haveria dois sindicatos, um dos patrões e outro dos empregados. Greves foram proibidas. O Estado passava a ser o juiz dos conflitos trabalhistas. O papel de cooperação dos sindicatos era atrelado a uma legislação voltada à garantia de férias pagas, previdência social e formação profissional. Esses elementos resultavam, para alguns estudiosos, numa brilhante contribuição ao estudo do direito social¹².

Mas, conforme assinalou Michael Hall - em artigo recente -, não é nada fácil confrontar a legislação trabalhista fascista com a elaborada no Governo Vargas. Ele lembra que há pontos distintos entre ambos documentos que devem ser assinalados. Hall

⁹Cf. Paulo Sérgio Pinheiro. *Estratégias da Ilusão: A Revolução Mundial e o Brasil (1922-1935)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1992, p. 12.

¹⁰Pietro Ichino. *Diritto del Lavoro per i Lavoratori*. Bari, De Donato Editore SpA, 1975, p. 138.

¹¹Dora Marucco. *Lavoro e Previdenza dal'Unità al Fascismo: Il consiglio della Previdenza dal 1869 al 1923*. Milão, Franco Angeli Editore, 1984, p. 1.

¹²Durval Rosa Borges. *Seguro Social*. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1948, p. 26.

diz, ainda, que a *Carta del Lavoro* representou mais uma declaração de princípios do que uma lei. Apesar da dificuldade em comparar ambas legislações, há certos aspectos em comum: Mussolini em 1927, como Vargas no início da década seguinte, primeiramente tentou atrair a confiança de segmentos da esquerda, buscando ao mesmo tempo ferir o menos possível os interesses dos empregadores - “estratégia que encerra uma contradição em si mesma”¹³. Acrescente-se a isso que essas leis tinham algo mais em comum: os aspectos anti-liberal e anti-democrático.

No período pós-Primeira Guerra Mundial tornou-se mais perceptível o empenho de vários protagonistas no processo de formulação dos projetos sociais, que acenavam à emergência de um novo tratamento para a questão do assistencialismo. Defendiam, assim, a ação governamental no sentido de promover e atribuir direitos à classe trabalhadora.

Como ocorreu também no Brasil, esse tipo de proposta acabou trazendo significativas alterações nas bases organizativas de diversos setores operários, que passaram a clamar pela institucionalização de algumas garantias; as quais aparecem dependentes da relação com o sistema fabril. Essa postura refletiu-se na adesão de um número cada vez maior de segmentos da classe a certas tendências sindicais, mais precisamente as que incorporavam aquele plano como ponto de destaque na sua estratégia política.

Esse caminhar de projetos tinha suas raízes nas experiências organizacionais, ou seja, na existência de entidades de auxílio-mútuo e associações beneficentes criadas no século XIX. Nortearam o interesse, manifestado por muitos juristas, de implementar o controle e limite das maneiras de representação coletiva dos trabalhadores.

Assim, nesse entrosamento encontrava-se o papel chave desempenhado por determinados juristas preocupados, antes de mais nada, com a questão da previdência social; notadamente entre os membros do governo central e do poder legislativo. Esses advogados contavam com inúmeros dados sobre os planos traçados por sindicalistas operários a respeito do assunto tratado. Mesclavam as posições decididas em assembléias e congressos operários aos estudos sobre o funcionamento das associações criadas no país. Mas não se restringiam a essas fontes de informações.

¹³Michael M. Hall. “Corporatism, Fascism, and the Origins of Brazilian Labor Law”, in *Working*

Aqueles especialistas em leis consideraram outras questões nas pautas de suas discussões. Sobretudo nos anos 20, pesou a importância que o tema da previdência adquiria em outros países. Os estudiosos desse campo de direitos enriqueciam o fórum de debates através da divulgação de conclusões a respeito dos estudos sobre diferentes e antigas experiências.

Desde o começo do século XX que esse assunto ganhava fôlego em meio aos juristas canadenses, preocupados com o estabelecimento dos meios necessários para a obtenção de pensões públicas como, aliás, já vinha ocorrendo através da constituição promulgada em outros estados industrializados: Alemanha (1889), Dinamarca (1891), Nova Zelândia (1898), Austrália (1901 e 1908) e Inglaterra (1908)¹⁴.

Na vizinha Argentina, um amplo debate, visando o estabelecimento de normas que regulamentassem instituições e direitos previdenciários vinha sendo, desde os anos 10, resultado de sugestões apresentadas por notórios juristas - mais precisamente no tocante à questão da redefinição do papel assistencial do Estado. Em 1923, paralelamente à aprovação da Lei Eloy Chaves, era sancionada a concessão de pensões de invalidez e velhice a algumas parcelas operárias argentinas¹⁵ e a legislação protetora espanhola. Diferente dos casos do Brasil e da Argentina, um elemento extra pesou no caso espanhol: a atuação política empreendida por vários partidos, trabalhistas ou não.

Mas não se trata de uma simples coincidência. Se de um lado era clara a força operária, movida por descontentamentos intensificados desde o fim da Primeira Guerra Mundial, não podemos esquecer que dimensionava-se, desde as primeiras décadas deste século, “uma intensificação legislativa”¹⁶ em vários países. O caso espanhol ilustra bem esse quadro, embora seja conveniente ponderar quanto às suas próprias particularidades. Em 1927 seriam criados os primeiros Comitês Paritários Profissionais na Espanha. Tais

Papers do Centre for Labour Studies, Universidade de Manchester, Inglaterra, 1997, p. 10.

¹⁴Cf. D. C. M. Platt. *Social Welfare, 1850-1950: Australia, Argentina and Canada Compared*. Hong Kong, Macmillan Press, 1989, p. 10.

¹⁵Hector Recalde. “Mutualismo, Seguro Social y Cuestion Social”, in *Jornadas sobre los Trabajadores en la Historia del Siglo XX*. Buenos Aires, Fundacion Simon Rodriguez, 1991, (mimeo.), p. 24.

¹⁶Miguel Angel Gonzales Muñiz, op. cit., p. 323.

órgãos eram concebidos para a fixação de normas das condições de trabalho na indústria, as quais foram regulamentadas pelos decretos de 7 de janeiro (de 1927) e de 12 de maio (de 1928) que trataram, respectivamente, da formação dos comitês nas ferrovias e na agricultura¹⁷.

Assistimos a um processo de montagem da legislação social no exterior que, nos anos 20, também vinha sendo acompanhado com grande interesse aqui. Interpretadas por expoentes advogados brasileiros, as leis criadas fora do Brasil passaram a influenciar decisivamente e culminaram no processo de criação e de reformas do sistema previdenciário brasileiro.

Esse processo tem seu ritmo acelerado no decorrer da primeira década do Governo Vargas. Prevaleceram, no referido contexto, as propostas defendidas por representantes de um Estado tido como um *juiz* [grifo meu] - imagem essa sugerida por vários responsáveis pelo agenciamento oficial da questão operária.

“O primeiro cuidado da Revolução, foi criar uma agência social própria para cuidar da elaboração, aplicação e fiscalização da legislação do trabalho: Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (*Decreto 19443*, de 26/11/1930). Trata-se de um órgão de tendência reformista, produto da estrutura de patronagem, pronto para intervir no conflito capital-trabalho de forma conciliatória.”¹⁸

A pesquisa realizada, sobre os primeiros três anos daquela década, tem revelado a ocorrência de uma intensificação dos debates sobre as normas previdenciárias que deveriam ser regulamentadas. Por isso, vejo como necessário retomar certas questões apontadas anteriormente, confrontando-as ao debate sobre a organização operária que se deu no caso brasileiro. Um aspecto fundamental emerge, considerado-se a perspectiva a “fragilidade do sistema de alianças da classe dominante como um todo, tem muito a ver com as orientações reformistas da política de governo”¹⁹.

¹⁷*Idem*, p. 326.

¹⁸Vera Lúcia B. Ferrante, op. cit., p. 67.

¹⁹Michel Zaidan Filho. *Pão-e-Pau: Política de Governo e Sindicalismo Reformista no Rio de Janeiro (1923-1926)*. Dissertação de Mestrado em História apresentada ao IFCH da UNICAMP, Campinas, 1981, p. 6.

Fica clara a intenção da guinada programática da entidade dirigida por Sarandy Raposo em 1921: sustentar-se através de um determinado alinhamento de alianças e reclamar, paralelamente, a falta de apoio material do governo às suas iniciativas. Alguns estudos esclarecem melhor os motivos que levaram os seguidores do CSCB a identificar o sindicato como sendo a sua causa principal: buscavam acesso a um novo elemento-chave²⁰.

Segundo Sarandy Raposo, o governo persistia, negligenciando a importância dos meios necessários para acabar - conforme suas próprias palavras - com os “males resultantes dos conflitos”. Ele queria a conclusão da regulamentação de um montante de recursos, os quais, aliás, já haviam sido aprovados por lei. Também queixava-se, nesse sentido, do descaso das autoridades com relação à questão do assistencialismo, em face de seu projeto político prever a criação de cooperativas com o fim de atender as mais diversas necessidades operárias.

Mas era flexível e volúvel a sua estratégia, sobretudo ao tratar dos conflitos trabalhistas. De qualquer modo, os dirigentes do CSCB e de várias outras entidades sindicais beneficiaram-se dessa postura, pouco agressiva por não questionar a legitimidade do regime político vigente. Com isso, os seguidores do CSCB e de determinados sindicatos afins não experimentaram os mesmos efeitos destruidores da repressão que se abateu sobre diferentes lideranças classistas.

Consecutivamente, muitos políticos e industriais, que se destacavam no cenário nacional, buscavam padronizar os ataques aos chamados “elementos infiltrados” [termo empregado pelos delegados do DEOPS] no meio operário, considerando-os agitadores “subversivos” [*idem*]. Essa interação foi reforçada pelas autoridades policiais da época, por intermédio da vigilância e perseguições sistemáticas empreendidas pelo DEOPS.

Os comunistas e os anarquistas - apesar de importunados pela polícia - opunham-se radicalmente a vários aspectos contidos no projeto do governo. A diferença é que os primeiros envolviam-se, ao contrário dos últimos, em disputas pela conquista de espaços

²⁰Maria do Rosário da Cunha Peixoto. *O Trem da História: A aliança PCB/CSCB/O Paiz (Rio de Janeiro, 1923/1924)*. São Paulo, Marco Zero, 1994, p. 127.

institucionais disponíveis, visando principalmente a ação parlamentar²¹. Nesse propósito, no que diz respeito aos interesses que moviam suas queixas, foram mal sucedidos.

Ao interpretar o fracasso dos comunistas, Edgar De Decca conclui que se deveu em parte à prática anarquista e anarco-sindicalista anterior, assinalada pelo desaparego da classe operária à organização político-partidária²². No entanto, são observadas outras influências, de caráter partidário e empreendidas pelas correntes sindicais e políticas em voga²³, ocasionando uma certa subjetividade por parte dos trabalhadores.

Além disso, a interferência do aparelho do Estado representava um outro elemento de peso. Para exemplificar a complexidade do quadro apontado proponho observar uma ocorrência vista em 1929, envolvendo os dirigentes do CFB nas eleições presidenciais. O episódio denota, a princípio, a simpatia entre o sindicato e uma candidatura. Chamou minha atenção, o descontentamento manifestado por Antônio de França Junior (Presidente do CFB naquela época) diante da declaração de Francisco Gomide (ex-Presidente da entidade) - publicada em 21 de agosto pelo jornal *Diário de São Paulo*. França Junior repreendeu Gomide por pronunciar-se em nome do CFB, ressaltando que ele não tinha poder para isso naquele momento, e que a publicação em que o pronunciamento fora veiculado estava lhe causando uma desagradável surpresa:

“Na página 9 desse conceituado jornal (...), sob a epígrafe ‘O apoio dos ferroviários à candidatura Júlio Prestes’, depara-se-nos, em notícia do Rio datada de [dia] 20, que o Sr. Francisco Gonçalves Gomide se acha incorporado à ‘Concentração Ferroviária Júlio Prestes’, como líder e consultor deste Centro.”²⁴

Apesar de ponderar a respeito das possíveis simpatias que poderiam estar sendo nutridas, dos diretores do CFB quanto à candidatura de Júlio Prestes e/ou outros políticos,

²¹Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 211.

²²Edgar de Decca. *1930: O Silêncio dos Vencidos*. São Paulo, Brasiliense, 1986, p. 201.

²³Os projetos desenvolvidos pelas lideranças anarquistas representam um tema polêmico aos estudiosos do movimento operário no Brasil. Mas o problema da interpretação dos conflitos trabalhistas não se resume a esse aspecto. Encontramos, numa crítica recente aos estudos elaborados na segunda metade dos anos 70, a seguinte acusação: no “afã” de reavaliar a produção anterior, dois historiadores (Edgar de Decca e Kazumi Munakata) reduziram o processo histórico ao enfrentamento puro e simples, entre capital e o trabalho. Cf. Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 5.

²⁴C. O. do CFB, 23/8/1929.

França Junior enfatizou que o referido procedimento era “incabido”. Afirmou ainda que o sindicato era apartidário, constituindo o ato de seu ex-Presidente um “mal entendido”. França Junior diria, em carta enviada ao redator do *Diário de São Paulo*, que os dirigentes do CFB “jamais delegaram o Sr. Francisco Gonçalves Gomide, ainda que pese à sua boa vontade, autorização para representa-lo como consultor e menos ainda como líder.”²⁵

Logo após o incidente, seguiu uma correspondência em nome do CFB ao atrapalhado Gomide. França Junior recomendava-lhe, nesta, desdizer-se o mais breve possível - preferencialmente no dia seguinte - através de ratificação, no *Diário de São Paulo*, “deplorando o lamentável engano”²⁶.

Contudo, conforme revela a leitura do conteúdo da carta enviada por França Junior a José Corrêa de Almeida, Presidente da ex-AFSP²⁷ - um mês após os protestos execrando a declaração de Gomide -, era clara a predileção partidária entre aqueles sindicalistas:

“asseguramos ao Ex.mo. Sr. Dr. Júlio Prestes, M. D. Presidente do Estado, o apoio de uma parcela de ferroviários que este Centro representa, e que se considera reconhecida em face dos benefícios já usufruídos mediante a interferência de S. Exc., quando líder da bancada paulista, no seio do legislativo federal.”²⁸

Torna-se evidente a ambigüidade na posição assumida por França Junior anteriormente, ao reclamar a falta de legitimidade na declaração de Gomide, no tocante ao apoio do CFB à candidatura de Júlio Prestes. Pessoa volúvel, nada fez a despeito do clima agitado de outubro de 1930, quando era impedida a posse de seu candidato à presidência da República. Júlio Prestes, eleito, não tomou posse. Tanto França Junior como Gomide não manifestaram nenhum sinal perceptível de desapontamento ante o Golpe de Outubro. Simplesmente ignoraram a negação do direito àquela investidura. O interesse desses sindicalistas, afinal, estava mais voltado ao processo de reforma da

²⁵ *Idem.*

²⁶ *C. O. do CFB*, 24/8/1929, enviada a Francisco Gomide.

²⁷ Reconhecido pelo MT no dia 17 de outubro, o Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo trazia a marca da influenciada de vários expoentes comunistas.

²⁸ *C. O. do CFB*, 28/9/1929, assinada por João Brandemburgo, 1º Secretário da associação.

legislação previdenciária. Nesse particular, tinham muito a considerar, sobretudo porque Getúlio Vargas também preocupava-se, dando continuidade a vários planos traçados anteriormente.

Após o golpe armado, o governo revolucionário aproveitou vários juristas ligados ao regime anterior. O próprio Getúlio Vargas, na condição de Ministro da Fazenda durante o governo de Washington Luís, juntamente com outras duas autoridades - Geminiano Lyra Castro (Ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio) e Victor Konder (Ministro da Viação e Obras Públicas) - assinara o *Decreto 17941*. Essa lei, aprovada aos 11 de outubro de 1927, vinha regulamentar e reafirmar o caráter da legislação previdenciária sancionada em 1926.

Getúlio Vargas manteve, no pós-30, esse fio condutor nas relações entre advogados que estavam a serviço do Estado e sindicalistas operários. Representantes dos dois setores demonstravam, mutuamente, suas propostas para a reforma iniciada no regime anterior.

Da autoria de alguns representantes do CFB, vários artigos publicados por jornais de Campinas (*Correio Popular*, *A Gazeta de Campinas* e o *Diário Popular*) ilustram as negociações entre lideranças operárias e autoridades governamentais, assim como os resultados de estudos envolvendo as transformações consideradas por esses.

Parte dos textos analisados tratam de propostas defendidas pelos dirigentes do CFB. Trata-se de um processo marcado por inúmeras *negociatas*, que envolvem sobretudo determinadas lideranças dos ferroviários e certos membros do MT.

Também atento aos acontecimentos, particularmente aos relacionados às estratégias defendidas em nome do CFB, o jornal paulistano *A Platéia* ilustrou bem o quadro descrito, publicando várias entrevistas feitas com os dirigentes daquele sindicato. Polytano Barbosa (vice-Presidente da entidade em 1931) estava entre as lideranças ouvidas:

“A minha opinião sobre a nova lei das Caixas de Pensões e Aposentadorias não pode ser completa, ainda no momento. Tudo depende da regulamentação que lhe derem. Em seus termos gerais é boa em toda a extensão.”

- Disse, de uma maneira geral. Em particular, entretanto, poderia citar algumas falhas. Os artigos 43, § 1º [referindo-se ao *Decreto 20465* - aprovado uma semana

antes da publicação desse artigo], por exemplo, estabelece a taxa de 3% para a contribuição dos já aposentados, taxa essa calculada sobre os 'vencimentos dos cargos anteriormente exercidos'. Ora, muito ferroviário, ao se aposentar, estava ganhando menos do que, em outra época já percebera de ordenado. Fazer o desconto, portanto, sobre um ordenado, que não seja aquele com o qual ele se aposentou e está recebendo, não me parece justo.'

- E, de pronto, deu-nos o Sr. Polytano Barbosa, alguns atestados de sua crítica, entre companheiros presentes na sede do Centro. Uns, como ele, depois de 42 anos de serviço, se aposentavam quando percebiam um ordenado de 30% inferior ao que já ganhavam; outros, com tempo não menos apreciável, com ordenados 30, 20 e 15% a menos do que os ordenados que tiveram anteriormente."²⁹

Fica patente a importância da questão previdenciária na leitura do texto citado, cujo teor envolve vários pontos específicos relacionados à exposição das idéias tratadas. Destacarei, a respeito dos aspectos inclusos, apesar da recusa de Polytano Barbosa responder a certos questionamentos pelo repórter do jornal *A Platéia*, dois esclarecimentos elucidativos:

"(...) comunicou-nos o Sr. Polytano Barbosa que o Centro Ferroviário Brasileiro vai agora transformar-se em Sindicato Ferroviário de Campinas (...). Disse-nos ainda, que os ferroviários de Campinas vão cogitar da compra de uma sede para o que, aliás, já têm dinheiro em caixa mais que suficiente."³⁰

Ao invés de conceder permissão para representar os ferroviários de Campinas (conforme o desejo manifestado por Polytano Barbosa e outras lideranças ligadas ao sindicato), o MT determinaria em 1932 que o quadro social da entidade fosse composto pelos empregados da Mogiana - parcela essa que, em todo caso, representava a maior parte dos filiados junto ao CFB até então.

3.2 - A QUESTÃO SINDICAL

Em outubro, de 1930, França Junior enfatizou o interesse em arrebanhar a simpatia operária. Esta deveria ser conquistada - celebrava ele - através do lançamento, sob os auspícios do sindicato, da revista intitulada *Vida Ferroviária*.

²⁹"A Palavra do Sr. Polytano Barbosa, Vice-Presidente em Exercício do Centro Ferroviário Brasileiro". *A Platéia*, 8/10/1931.

³⁰*Idem*.

Seriam encomendados, inicialmente, dois mil exemplares. Entregaram tal incumbência à J. Bignardi & Cia.; empresa gráfica instalada na capital paulista que, aliás, foi acusada pelos dirigentes do sindicato campineiro de cobrar a mais do que o combinado³¹.

As lideranças do CFB interpretaram como um exagero o preço final cobrado para a publicação de sua revista. Surpreenderam-se com os gastos finais desse empreendimento, sobretudo com as capas utilizadas na encadernação da revista.

Paralelamente às picuinhas daqueles sindicalistas, envolvendo a briga por causa dos preços gráficos destinados à autopromoção, a ênfase dos meios diplomáticos como forma de defesa dos interesses operários, em meio à elaboração de mensagens, memoriais e abaixo-assinados, caracteriza a estratégia que os dirigentes do CFB lançaram mão ao buscar sensibilizar sutilmente as autoridades.

Em novembro de 1930, os protestos operários ressurgiam na fábrica de tecidos Jafet do Ipiranga, com a paralisação dos seus 1.500 empregados reclamando contra os 20% cortados de seus salários. Imediatamente - como já me referi anteriormente - aderiram os trabalhadores nas oficinas metalúrgicas, fábricas de calçados, várias fábricas têxteis da Mooca e, por fim, os empregados das oficinas da São Paulo Railway.

Embora parte do empresariado cedesse às reivindicações, propondo acordos, parecia insolúvel a manifestação empreendida na São Paulo Railway e em diversos outros setores operários. A insistência da luta movida por aqueles ferroviários seria esmagada pela violência da polícia, “que proibiu reuniões, invadiu sindicatos e prendeu centenas de grevistas”³².

Em fins de 1930, outros grupos de ferroviários aderiram ao movimento: na Locomoção da E. F. Central do Brasil, no Distrito Federal, e na E. F. Este Brasileiro (2.200 empregados dessa empresa entraram em greve na Bahia)³³. Apesar da combatividade, expressa nas manifestações ocorridas, a organização coletiva daqueles

³¹ *C. O. do CFB*, 14/10/1930.

³² Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 155.

³³ *Idem*, pp. 153-163.

trabalhadores apresentou-se de maneira bastante diversificada e heterogênea, ao menos no que tange à sua orientação sindical³⁴.

Ambigüidades de caráter político refletiam-se na ação de alguns sindicalistas tidos, até o início dos anos 30, como libertários. Contraditoriamente à postura dos anarco-sindicalistas, estes passaram a atrelar-se à estratégia governamental que restringia a autonomia organizativa. As lideranças da AFSP, como mencionei páginas atrás, proporcionaram uma difícil lição às lideranças anarquistas (tendo em vista os efeitos da legislação sindical). A contradição com os ideais revolucionários é enfatizada na rotulação de “traidores”, atribuída pela FOSP aos dirigentes da AFSP.

Contudo, olhando mais atentamente esse quadro, marcado por intensas disputas entre inúmeras lideranças classistas, movidas pelo controle sobre a organização operária, podemos acompanhar uma visível mudança do conjunto de preceitos seguidos pelos representantes sindicais ligados a outras correntes ideológicas.

Desde o final de outubro de 1929 - quando os participantes do III Congresso do PCB criticaram a antiga direção do partido, pela tendência a atribuir à reação burguesa a responsabilidade por suas atividades revolucionárias³⁵ - que os comunistas alteraram sua estratégia de lutas. Passaram a infiltrar “células” (como eram chamados os militantes) dentro das grandes empresas e, no que diz respeito à questão da formação de uma “frente proletária”, eram intransigentes quanto a um ponto:

“Todos os que vacilam, que substituem o Partido do proletariado pelos agrupamentos da pequena burguesia ou pelos golpes de Estado de caudilhos que se dizem revolucionários, estarão inevitavelmente do outro lado da barricada. A situação revolucionária exige do Partido, com todas as forças, um aumento de fé como força dirigente das lutas, o fortalecimento da organização, a luta pela plena independência política e sobretudo a independência na ação revolucionária, a fim de poder criar a frente única da batalha dos operários e camponeses.”³⁶

³⁴Cf. Ricardo Antunes, op. cit.

³⁵Cf. 3ª Resolução do X Pleno do C.E. da Internacional Comunista. Apud. Edgar Carone. *O P.C.B.: 1922 a 1943* : vol. 1. São Paulo, Difel, 1982, p. 81.

³⁶*Revista Comunista*. Buenos Aires, ano 1, nº 1, setembro de 1930. Apud. Edgar Carone. *Movimento Operário no Brasil: 1887-1944*, op. cit., p. 526.

Assistia-se a um isolamento do partido, o que repercutiu no enfraquecimento do mesmo. Percebendo isso, os dirigentes do PCB mudaram sua postura no que diz respeito à negação do valor da legislação social mantida no início dos anos 30.

Direcionaram suas críticas mais ao caráter autoritário do projeto do governo, adotando maior cautela com relação às condenações feitas ao processo de montagem dos direitos operários. Em suma, deixaram de tratar a legislação social enquanto uma “burla”: termo usado pelo jornal *A Classe Operária* no dia 19 de julho de 1930³⁷. Mas, como Michel Zaidan oportunamente argumentou - em seus estudos sobre a sincronia e o descompasso da elaboração de alianças, entre determinados segmentos sindicais e as autoridades responsáveis pela questão social no país - delineava-se uma notável adesão aos preceitos de centralização do poder de decisão política.

Novembro de 1932, lembra Marcos Del Roio, é percebido como um momento de transição do “obreirismo” para o “prestismo”. Esse estudioso demonstrou que as lideranças comunistas conceberam, desde o ano anterior, um processo revolucionário em marcha, em função da forte crise econômica que o país passava e, em consequência, a ação política tornou-se um meio enfatizado para desestruturar outras tendências, grupos e facções ligados à organização operária. Todavia, o desalinhamento descrito por Del Roio, que teria sido impulsionado pelas facções vermelhas, é um aspecto a ser ponderado mais detidamente, tendo-se em vista o seguinte panfleto, distribuído em março de 1931 pelo Comitê Provisório da Federação Sindical Regional de São Paulo (FSRSP) - órgão aderente à Confederação Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB):

“Contra todas as afirmações, insídias e calúnias de que a C.G.T.B. patrocina e estimula a divisão da classe operária, através da nossa delegação que enviaremos à próxima Conferência da Federação Operária de São Paulo, propomos aos delegados da mesma realizar a unidade de toda a organização sindical revolucionária ...”³⁸

Parece que prevalecia, entre as diferentes alas comunistas naquela época, uma incerteza quanto à questão tratada. Veja-se o artigo intitulado *Le mouvement syndical*

³⁷ Apud. Edgar Carone. *O P.C.B.: 1922 a 1943*, op. cit., p. 320.

³⁸ *Idem*, p. 316.

révolutionnaire du Brésil et ses objectifs - publicado em julho do mesmo ano pela *L'Internationale Syndicale Rouge*:

“Importa sublinhar ainda a grande importância, no Brasil, da ação levada a efeito nas organizações sindicais inimigas (anarquistas, reformistas, trostkistas, aliancistas, prestistas, católicos, e mesmo conservadores), uma vez que agrupam em suas fileiras massas proletárias. É preciso combater resolutamente toda tentativa de subestimar e negligenciar esse tipo de trabalho, desvio que infelizmente ainda não desapareceu do movimento sindical revolucionário...”³⁹

Seriam profundas as divergências entre os comunistas quanto ao modo de firmar uma “frente intersindical”? Bem, é conveniente lembrar que eles tinham um ponto em comum: barrar a adesão das associações classistas reconhecidas pelo MT. Declararam a incompatibilidade entre a sua política sindical e a falta de liberdade trazida pela legislação sindical.

Apesar dos comunistas terem como um dos eixos norteadores da sua prática sindical e político-eleitoral a luta pela regulamentação legal dos direitos dos trabalhadores, não apoiaram a política social do Governo Vargas. Sob esse aspecto, dois princípios que defendiam desde 1931 representavam um contraste no tocante à sua postura política, ou seja, ao mesmo tempo que lutaram pela preservação da independência na atuação sindical, criticaram a morosidade do MT quanto à promulgação das leis trabalhistas. Não há dúvidas de que essa estratégia dificultou a implantação do projeto social defendido pelo governo central. Temos acompanhado o modo como isso ocorreu, mas falta interpretar a eficácia dos mecanismos utilizados pelas autoridades no sentido de neutralizar a ação de lideranças sindicais e políticas contrárias às suas metas.

No que toca a esse ponto, e tendo em vista o início dos anos 30, cabe perguntar: qual seria o modo peculiar de integração às normas trabalhistas, como as trazidas pelo *Decreto 19770*? Por razões estratégicas, deu-se através da expansão do sentido político-partidário, sob a ação de um Estado arbitrário: negado de modo instável, mas que gradualmente seria incorporado nas próprias diretrizes que inspiravam as ações dos comunistas.

³⁹*Idem*, p. 347.

Vale a pena citar, aqui, a justificativa dada por Lindolfo Collor aos objetivos apontados pelo governo - com relação à lei de sindicalização:

“Com a criação dos Sindicatos Profissionais, moldados em regras uniformes e precisas, dá-se às aspirações dos trabalhadores e às necessidades dos patrões, expressão legal normal e autorizada. O arbítrio, tanto de uns como de outros, gera a desconfiança; é a causa de descontentamento, produz atritos que estalam em greves e lockouts. Os sindicatos ou associações de classe serão os pára-choques dessas tendências antagônicas.”⁴⁰

Diferente da postura ambígua manifestada pelos comunistas, a aparente aversão dos libertários pelo espaço de disputas político-partidário não se desfez em nenhum momento, e deu-se às claras, como ocorreu na ocasião do reconhecimento oficial do SFESP, substituindo a AFSP. Duras, as acusações feitas à direção da AFSP faziam emergir contradições diversas entre os representantes operários.

Trata-se de ver um processo assinalado por lutas envolvendo lideranças ligadas a diferentes correntes sindicais, que vinham disputando o controle de várias entidades locais e regionais. Na estratégia adotada pelos anarquistas, no decorrer dos anos 20, manteve-se a negação, ao menos no plano público, das perspectivas que concebiam como benéfica a intervenção estatal. Alguns indícios nos indicam, contudo, haver uma incoerência entre as propostas e as práticas seguidas, sobretudo quando confrontamos o plano doutrinário com as ações empreendidas pelos seguidores do anarco-sindicalismo.

Ricardo Antunes salienta, referindo-se aos ferroviários paulistas no começo dos anos 30, que prevalecia uma orientação que privilegiava as reivindicações mais imediatas, como a promoção do “melhoramento material, intelectual e moral dos ferroviários, estimulando a sua maior união e intensificando a solidariedade entre todos (...), além de uma série de reivindicações específicas da categoria”⁴¹.

Mas, se a antiga AFSP não era guiada por anarquistas - convém questionar -, à qual tendência política estavam ligados os dirigentes daquele sindicato em 1931?

⁴⁰Apud. Ítalo Tronca. *Revolução de 1930: A Dominação Oculta*. São Paulo, Brasiliense, 1983, p. 94.

⁴¹Cf. Ricardo Antunes, op. cit.

A participação de Fernando Lacerda (irmão de Maurício Lacerda, esse político foi um membro de peso do PCB no começo dos anos 30) no movimento grevista promovido pelos empregados da São Paulo Railway, em 1932, indica a existência de uma nítida influência do PCB no meio da organização sindical dos ferroviários paulistas. Mas indícios como esse não nos dizem muito para interpretar a postura dos dirigentes do SFESP. Não obstante, as informações coletadas são pouco elucidativas e, portanto, não será possível aprofundar uma análise objetiva com relação à dúvida levantada anteriormente.

Todavia, convém não perdermos de vista que os comunistas encontravam-se, na época tratada, coagidos ante as mudanças no processo político-institucional e, por isso mesmo, eram tentados a optar pela absorção das normas governamentais - apesar de crítica-las - especialmente em 1932, quando passaram a sentir os efeitos que a reforma da legislação social vinculada à questão sindical trazia para a continuidade da influência vermelha em inúmeras associações classistas.

Também é bom lembrar que não foi apenas a militância de esquerda que optou por esse encaminhamento. Ao contrário, foram sobretudo as lideranças operárias que apareciam como aliadas ao governo que priorizaram o reconhecimento oficial das entidades que vinham controlando. A forma como isso se deu dependia das articulações com as autoridades ligadas ao regime vigente.

França Junior iniciava pela segunda vez consecutiva, em 1930, o mandato de Presidente do CFB, e quase que imediatamente após sua posse passou a infundir um novo fôlego à propaganda do sindicato, valorizando ainda mais os direitos sociais na estratégia adotada.

Imagino que visava mostrar ao governo a sua eficiência como líder. Ao meu ver esse foi um ponto decisivo para ganhar confiança e crédito nas negociações com as autoridades, as quais já vinham enxergando a utilidade do sindicato como instrumento político. França Junior buscou articular os meios necessários atingir o objetivo desejado. Mas para isso percebeu que dependia da interlocução de pessoas próximas aos acontecimentos.

Brito Bastos tem aí seu papel de destaque. Estava ligado tanto ao CFB como ao Centro Beneficente dos Ferroviários do Brasil (CBF do B) - entidade que filiava os contratados de duas importantes estradas de ferro sediadas no Rio de Janeiro: a Central do Brasil e a Leopoldina. Apesar da maior proximidade com os empregados da Leopoldina, Brito Bastos mantinha fluentes relações com os funcionários de outras empresas e suas respectivas associações classistas - notadamente com o CFB.

No contexto, em que consultores jurídicos como Brito Bastos apresentavam suas sugestões para a formação do campo dos direitos trabalhistas, os ferroviários e suas lideranças vinham articulando algumas formas específicas de compreensão dos modos de racionalização dos benefícios sociais - arcando, no entanto, com um conjunto de perdas. No início dos anos 30, idéias iguais às defendidas por sujeitos como Brito Bastos destacavam-se por tratarem desse e de outros temas relacionados aos interesses da classe operária. A imprensa diária retrata bem essa atuação, ao divulgar as idéias traçadas pelos consultores jurídicos cuja importância concentrava-se, sobretudo, na habilidade de criticar e oferecer sugestões mediante o processo de reforma da legislação previdenciária.

Certamente, Evaristo de Moraes sobressai nesse panorama. Já o início do século encontrava-se no rol das celebridades devotadas à questão trabalhista. Muitos dos seus artigos foram publicados no *Correio da Manhã*, mais especificamente na “Tribuna Livre”: seção voltada ao noticiário e debate das reivindicações dos trabalhadores. Vemos, em 1905, um resumo dos seus trabalhos, sobretudo os que saíram na “Tribuna Livre” - que, aliás, Evaristo de Moraes criara em 1901 - originando o livro intitulado *Apontamentos de Direito Operário*, editado pela Imprensa Nacional.

Imagino que não raramente, alguns juristas recorriam aos meios gráficos oficiais, dependendo de caminhos diversos e, às vezes, tortuosos. Isso dependia do relacionamento com os representantes do poder legislativo e/ou com certas eminências pardas ligadas ao aparelho estatal. Mas Brito Bastos, aparentemente, não sujeitou-se a esse tipo de expediente (subordinação às autoridades e aos recursos públicos). Os indícios mostram que ele contava única e exclusivamente, para o mesmo feito (divulgar suas idéias e impressões acerca do tratamento das relações burocráticas envolvendo os direitos operários), com o sucesso da venda de impressos e de certas *recompensas materiais*

[grifo meu] oferecidas pelos representantes de determinadas entidades classistas. Ambos advogados, no entanto, tiveram - assim como outros juristas de renome - seus momentos de glória no cenário no qual assistimos à montagem da legislação previdenciária brasileira.

Apesar de distintos, os meios utilizados por aqueles juristas para divulgar suas propostas e críticas realçavam a importância das leis sociais. A legislação que trata das CAPs, por exemplo, foi alvo de muitos artigos elaborados por Brito Bastos, o que pode ser percebido através da leitura dos vários exemplares publicados na *Revista dos Ferroviários*; revista esta, que, aliás, ele próprio dirigia.

O papel de interlocução exercido junto à imprensa era, assim, uma das atribuições outorgadas aos juristas por alguns sindicalistas. Com o fim de observar o interesse, nos serviços prestados por esses advogados, convém atentar à seguinte mensagem - enviada pela direção do CFB ao Presidente da AFSP, Waldomiro de Oliveira:

“(...) Já remetemos ao Sr. Flávio de Brito Bastos, no Rio de Janeiro, a fotografia e como também, tivemos o prazer de oferecer a essa benemérita Associação um exemplar da mesma fotografia da Assembléia Geral aqui realizada na noite de 23 de outubro p. passado, a qual foi honrada com a sua presença e da Delegação do Rio de Janeiro.”⁴²

França Junior cobrava, no final de 1930, medidas do governo revolucionário. É o que revela a leitura de uma carta ofício enviada a Getúlio Vargas, na qual o Presidente do CFB reclama quanto à falta de aplicação da lei de férias.

Mas outras pressões, na mesma época, contrariavam a vontade manifestada pelo sindicalista citado anteriormente. Os empresários têxteis - demonstra a literatura que trata do assunto -, assim como representantes de outros setores da sociedade brasileira, encararam com desgosto as medidas legais voltadas à proteção operária.

A questão da aplicação do direito de férias, cobrou França Junior do representante máximo do novo governo, estava atrelada ao projeto defendido pela Aliança Liberal em época de eleições:

⁴²C. O. do CFB, 16/11/1931.

“Tendo há muito tempo a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com sede nesta cidade [Campinas], determinado a todos os seus funcionários a apresentação da sua fotografia, para ser colada nas cadernetas que deveriam usar para as férias de 15 dias, e isto em 1927, e como até a presente data não temos gozado dessas férias, e havendo reclamado do Governo deposto, essas medidas, sem que tivessem obtido uma resposta, é a razão de, por intermédio desta, vir a presença de V. Excia., solicitar esse apelo, autorizando às grandes empresas a aplicação das mesmas e, fazendo contar desse termo atrasado até hoje. Medida essa de muito acerto, pois quem trabalha, também necessita de um pequeno descanso, e quando lhe é concedido, ainda vêm sem de um pequeno descanso, e quando lhe é concedido, ainda vêm sem vencimentos, o que é muito desagradável, ficar sem dinheiro para as suas despesas. Esperando pois de V. Excia. essa medida em prol de todos os ferroviários que muito se esforçam no desempenho de seus cargos, esse direito de férias, há muito esperado.”⁴³

A cobrança de diversas vantagens sociais prometidas anteriormente pelo governo não teve continuidade no decorrer de 1931, assim como não teve o mandato de França Junior. Francisco Gomide seria reempossado no início daquele ano. A exemplo do que fizera antes, como primeiro presidente do CFB, Gomide enfatizou ao ser reempossado a importância da postura diplomática ante as autoridades governamentais. Tal referência tática seria repetidamente explicitada nessa sua outra gestão. Ele demonstrou abertamente, ao longo de seu mandato, um amplo apoio à invasão do poder público no campo das pendências trabalhistas. Isso lhe renderia por conseguinte uma significativa simpatia por parte das autoridades governamentais. Veremos, adiante, como esse sindicalista conseguiu articular alianças comprometedoras e aparentemente contraditórias com a aliança insinuada com algumas lideranças da esquerda.

Prevalece uma nítida inconstância na estratégia política do sindicato no decorrer de 1931, especialmente no que se refere aos aspectos relacionados ao processo de institucionalização dos direitos operários. Gomide obteve sucesso quanto ao objetivo exposto, firmando com as autoridades governamentais vários pactos, especialmente no final daquele ano.

Para sobreviver, em meio às disputas pelo controle da organização sindical, os dirigentes do CFB empreenderam diversas campanhas de propaganda. Reafirmavam a relação empresa-empregado através, por exemplo, do pagamento aos seus representantes e da compra de ações de ferrovias.

⁴³C. O. do CFB, 20/10/1930.

Ao referir-se à idéia de identidade coletiva dos trabalhadores, Ângela Araújo afirma que a lei sindical teve uma influência decisiva no processo de formação da identidade de classe⁴⁴. Sob o aspecto organizativo, como revelam inúmeros documentos elaborados entre 1931 e o final de 1932, aquela legislação teve um estrondoso efeito no processo de reformulação das CAPs.

Logo após ser promulgada, a legislação sindical, algumas lideranças operárias apressaram-se em seguir as regras impostas pelo MT, como fizeram os dirigentes do CFB e de outras associações ao requisitar do governo central o reconhecimento oficial do seu papel de mandatários das garantias sociais, ou seja, representantes dos trabalhadores no papel de interlocutores da classe junto às autoridades.

A lei sindical precedia em um ano e dois meses à oficialização do Sindicato dos Ferroviários da Companhia Mogiana (SFCM), ocorrida em 24 de dezembro de 1932, “(...) tendo o Sr. Ministro mostrado um telegrama do Departamento do Trabalho, que comunicava-lhe a ultimção da regulamentação da Lei 5109, o Sr. Ministro declarou que essa Lei, era um assunto que muito o interessava.”⁴⁵

Desde cedo, os sindicalistas de Campinas revelaram uma extraordinária capacidade de arregimentar ferroviários à entidade que dirigiam. Em 1928, no segundo ano de existência do CFB, já era nítida a eficácia e rapidez dos efeitos dos métodos empregados para aumentar o quadro social do sindicato. Isto deve-se, em boa parte, ao trabalho de representantes espalhados por diversas localidades do interior paulista e mineiro. Manoel Francisco Novo seria um destes. Funcionário da Paulista e residente em Pontal, no dia 28 de novembro⁴⁶ foi considerado apto para exercer a referida função.

Mas nem sempre o interesse de recrutar pessoas como o mencionado ferroviário - a quem foi ofertada a “nobre missão” [ponderaram os sindicalistas em questão] de representar o CFB em Pontal e Barretos - era correspondido a contento. Trazia embaraços a arrecadação das mensalidades dos associados. Essa função, atribuída àqueles, gerava muitos aborrecimentos. Ao passo que alguns deixavam de repassar, como estava

⁴⁴ Ângela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 1.

⁴⁵ Ata da 2ª. Reunião da diretoria do CFB, 21/4/1927.

⁴⁶ C. O. do CFB, 28/11/1928.

combinado, os valores recebidos, outros renunciaram à função após um curto tempo de atividades.

Não era fácil cobrar os colegas de profissão. Enquanto uns representantes alegavam não dispor de tempo disponível para tal, outros sequer respondiam aos convites feitos pelos sindicalistas. Por isso eram os aposentados os priorizados nas propostas feitas - como indicam as inúmeras cartas-ofício escritas no final dos anos 20 -; por disporem de tempo mais apropriado para exercer aquela “missão”.

Referências à viabilidade da nomeação deste ou daquele trabalhador vinham por intermédio de pessoas conhecidas. Cabe ver que no primeiro ano de sua existência o CFB já contava com os serviços de pessoas que tinham “boa fama”. Francisco Novo, por exemplo, foi indicado por um representante do sindicato: ele era “um antigo conhecido” de José Gonçalves, que servia à entidade na localidade de Ribeirão Preto.

Sem sombra de dúvida, não é um equívoco afirmar que o complexo físico das ferrovias proporcionava traços marcantes à rede de influências preparada por aqueles sindicalistas. Pensando nisso podemos concluir que, desde que definiram a trajetória de propaganda buscando a ampliação do quadro social da entidade, os dirigentes do CFB tiveram sucesso em sua estratégia de cooptação operária, sobretudo devido às referências pessoais dadas por indivíduos de sua confiança.

Antes da formalização do convite, a direção do sindicato testou a eficiência de Francisco Novo, requisitando-lhe algumas informações sobre o paradeiro do representante que o antecederia - Joaquim Taveira de Mesquita: “a quem enviamos recibos do mês de Julho p. passado, no valor de 18.000, não tendo esse senhor nos prestado contas até esta data”⁴⁷.

Procurando ampliar o número de associados junto à entidade que controlavam, aqueles sindicalistas prometiam interceder em favor dos operários. Contudo, nem sempre atenderam às expectativas dos trabalhadores que queriam valer-se dos direitos instituídos.

⁴⁷C. O. do CFB, 28/10/1928, enviada a Manoel Francisco Novo, maquinista da Paulista em Pontal (cidade localizada na região nordeste do Estado de São Paulo).

Perante o processo de distribuição das garantias, por vezes, essas lideranças limitaram-se a instruir superficialmente os interessados: indicando a estes alguns procedimentos cabíveis para usufruir da previdência social. Ressaltavam, nesse sentido, que o procedimento adotado tinha que estar rigidamente em conformidade com as normas legais.

Nessas circunstâncias, tendo a finalidade de propiciar os benefícios previstos pela legislação previdenciária aos interessados que os procuravam, os dirigentes do CFB restringiram-se a recomendar-lhes que se munissem dos documentos requisitados. Entretanto, não eram poucas as dificuldades trazidas pela burocracia:

“A Caixa de Aposentadoria e Pensões não pode arquivar os seus papéis, porquanto não estão de acordo com os requisitos legais da nossa lei. É preciso que façam o reconhecimento legal, perante o Meritíssimo Juiz de Paz dessa comarca, que deve ser Sertãozinho, legitimando para poder ficar arquivado na Caixa e sendo um documento válido. Depois de legalmente feito, pode ser enviado a este Centro, que fará a entrega na Caixa.”⁴⁸

Mas também houve situações em que a interferência desses sindicalistas deu-se de forma mais objetiva, no sentido de intermediar determinados casos considerados abusivos. Diante destes, dirigiam-se diretamente aos membros dos conselhos de algumas CAPs. É percebido, justamente nesses momentos, a significativa eficácia dos dirigentes do CFB. Geralmente, todavia, estes davam atenção somente aos segurados reclamantes que estivessem de posse dos registros cabíveis.

Na prática, ainda assim, a inoperância dos representantes das empresas infiltrados na administração CAPs consistia num estorvo à concessão das vantagens previstas na legislação. É precisamente nesses casos que se destaca o papel dos sindicalistas em questão: “Tomo a liberdade de pedir a V. S.a. ter a bondade de informar-me se os papéis do Sr. Antônio Facca, empregado da Via Permanente, na Seção de Itu, estão completos e conformes ou se falta algum documento para a sua aposentadoria.”⁴⁹

⁴⁸C. O. do CFB, 3/12/1930.

⁴⁹C. O. do CFB, 18/7/1928, enviada ao Presidente do Conselho Administrativo da Caixa de Aposentadoria e Pensões da Estrada de Ferro Sorocabana.

O sindicato, portanto, teve esse papel de interlocução dos direitos sociais, o que lhe permitiu atrair os trabalhadores sob o seu âmbito organizacional. Sob esse aspecto vinha em primeiro lugar as CAPs e, somente depois, como secundária, a importância da entidade classista para uma parcela dos ferroviários - conforme sugere a seguinte declaração:

“Fiquei sócio da CAP e não do Centro quando entrei na Mogiana. (...) Faziam propaganda pedindo para que os ferroviários entrassem como sócios, não só na época, como até hoje né! No hollerith, como até hoje, vinha o convite. O sindicato tinha uma boa relação com a empresa. Muitos não entravam porque achavam que o sindicato era muito patronal.”⁵⁰

Podemos afirmar, nesse sentido, que o sucesso dos dirigentes do CFB, em vista do interesse de atrair os ferroviários à esfera da entidade, não dependia apenas da simpatia operária. A interlocução dos direitos previdenciários era introduzida como uma nova tática, que reestruturava o meio organizativo dos trabalhadores na época. Foi empreendida com sucesso, inclusive por representantes sindicais ligados a outras categorias. Estes argumentavam estar priorizando o “bem-estar operário”.

Os efeitos das disputas por direitos foram sentidos de todos os lados envolvidos. Praticamente, desde o surgimento da entidade, os dirigentes do CFB pressionavam as autoridades mediante cobranças voltadas, sobretudo, para a reforma da legislação previdenciária. É o que revela, por exemplo, a mensagem endereçada - com data de 6 de março de 1928 - ao Presidente do CNT: Athaulpho Napolis de Paiva. Os sindicalistas, naquela oportunidade, requisitavam que Athaulpho Napolis interviesse no processo de discussões a respeito do projeto da lei de férias. Solicitavam, mais precisamente, que esse campo de garantias fosse vinculado às CAPs. Mas, seguindo a leitura do ofício enviado por Paiva como resposta, podemos supor que o seu poder de interferência no processo em questão era limitado: “(...) esse assunto se acha pendente da solução ou interpretação do Governo, a quem o Conselho em tempo encaminhou a aspiração de todos os operários e empregados de Empresas de transportes.”⁵¹.

⁵⁰Entrevista com João Ribeiro, op. cit.

⁵¹O Ofício nº 1.123, do Conselho Nacional do Trabalho, é citado na *Ata da 13ª. Reunião da Diretoria do CFB*, de 6/3/1928.

Tendo em vista, o caráter exageradamente autoritário do governo central delineado na segunda metade dos anos 30, Evaristo de Moraes e outros conhecedores da questão trabalhista rompem com as linhas mestras assumidas por outras autoridades envolvidas nesse processo. Inclusive a maneira como ocorria a absorção (coercitiva) dos sindicatos à esfera de um Estado, que vinha se constituindo num desagrado a estes especialistas.

Porém, Evaristo de Moraes deixara muitos pareceres, ao posicionar-se ao lado do governo (assim como outros estudiosos da legislação que examinaram, propuseram e criticaram os planos elaborados nos anos anteriores), especialmente no que diz respeito ao processo de reformulação da previdência social. Com o intuito de ilustrar esse quadro, marcado por propostas diferentes e contraditórias, cabe atentar ao exame suscitado pelo ensaio de um jurista que chamou a atenção de outros advogados que, igualmente, estavam a serviço do Estado nos primeiros anos do Governo Vargas: Enrique Eboli⁵².

No dia 14 de junho de 1934, ocasião em que uma vez mais os membros do CNT vinham se reunir para discutir a reforma da previdência, Cassiano Machado Tavares Bastos - ex-Presidente daquele órgão - disse, ao referir-se ao esboço apresentado por Eboli (3 anos antes da sua própria publicação), que se tratava de “um importante trabalho, relativo à coletânea da jurisprudência”. O autor - também funcionário público (prestava serviços ao CNT) - expunha uma análise de soluções jurídicas consideradas plausíveis e/ou questionáveis diante das interpretações dadas em nome do CNT. Conhecidas como “acordões”, eram assumidas mediante casos pendentes envolvendo a aplicação dos direitos sociais.

Enrique Eboli, assim como outros defensores de um sistema subdividido por estados da federação, e não mais por empresas (CAPs) ou por categorias (IAPs) como vinha ocorrendo, assistiu sua proposta ser rechaçada pelos membros do CNT. Estes burocratas tinham em mente uma outra solução para contornar o problema financeiro enfrentado pelo sistema na época. Ao invés de uma divisão em nível estadual, optaram

⁵²Enrique Eboli, op. cit. - veja-se sobre outros estudos elaborados por outros membros do CNT nos primeiros anos do Governo Vargas. Vários encontram-se anexos à Coleção Lindolfo Collor. Cf. *Bibliografia de Assuntos Trabalhistas*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, 1959.

por fazer prevalecer a distinção das instituições por categoria. Ao negar o poder regional, por outro lado, vinham reafirmar concomitantemente o estilo patrimonial da política vigente.

O Estado passou a contribuir financeiramente para o funcionamento das CAPs, seguindo os preceitos trazidos pela legislação de 1934. Isso, porém, parece não ter aliviado o problema experimentado já há três anos por aposentados e pensionistas - afligidos por descontos no total da média dos seus respectivos salários na ativa.

A lei citada anteriormente, entretanto, também ampliava o tempo de idade previsto para efeito de concessão de aposentadoria aos que, ainda, não atingissem 60 anos (55 anos de idade era a idade mínima exigida até então). As mudanças não visavam garantir a continuidade de um regime tendente à repartição. Pelo contrário, a restrição dos direitos instituía a tendência de manter-se o regime de capitalização.

O início do sucateamento do sistema previdenciário, nos primeiros anos da década de 30, com certeza não foi totalmente ignorado pelos dirigentes do CFB:

“Este Sindicato [escreveu o Presidente da entidade, cinco dias antes de sua oficialização] já elaborou um recurso e enviou ao Conselho Nacional do Trabalho pedindo a continuação desta assistência também aos aposentados e pensionados, e no caso negativo a cessação dos descontos de 15%.”⁵³

Manifestaram-se, os dirigentes do CFB, diante desse e de outros impasses que vinham prejudicar o oferecimento das garantias sociais, baseando-se em pareceres diversos, como o elaborado pelo grupo de consultores jurídicos que contrataram para, justamente, examinar os preceitos legais propostos pelo governo no contexto analisado. Diversas das suas reclamações, ainda que esporádicas, encontraram como alvo a política de restrições aos direitos previdenciários. Apesar da sua oposição a essa política, explicitada até maio de 1931, aqueles sindicalistas demonstraram uma maior falta de reação com as perdas trazidas no período subsequente. Passaram, sob esse aspecto, de uma suspeita refutação direcionada às decisões dos membros do CNT ao apoio incondicional aos planos defendidos pelo governo central. Esse giro na sua disposição

⁵³C. O. do CFB, 19/12/1932, enviada para Benedito Florência, residente na cidade de São Paulo.

aparece como evidente quando tomamos como referência, por exemplo, a polêmica relativa à criação de um teto para o custeio da assistência médico-hospitalar⁵⁴.

Em face de várias circunstâncias, que provocavam uma série de restrições ao oferecimento de direitos assistenciais, o governo assumiu uma postura ainda mais enérgica diante do movimento operário: “Durante todo o regime, o ministério (do Trabalho) usou deste princípio para controlar grupos de trabalhadores já organizados...”⁵⁵. As autoridades, visando consolidar a face intervencionista nas relações sobre a questão previdenciária e, enfim, sobre o campo de pendências e disputas dos direitos trabalhistas como um todo, apoiaram-se cada vez mais em mecanismos coercitivos, aplicados insistentemente até 1937, e destinados à obtenção de uma maior *docilidade* [grifo meu] dos trabalhadores - apesar do enxugamento dos benefícios assistenciais. Mas, nesse particular, não nos interessa examinar se houve uma maior submissão operária, e sim refletir e averiguar como se deu a montagem das relações de interdependência sindical, cujas bases institucionais dependiam da cooptação da classe e da interferência do Estado no interior do mercado de trabalho.

Tendo em vista a situação analisada, podemos afirmar que vários segurados junto ao sistema previdenciário encontraram motivos para sentir-se atônitos, sobretudo diante da falta de regularidade da aplicação das garantias legais previstas. Convém considerar ainda que, para a obtenção das vantagens sociais, aqueles tinham de aguardar pacientemente o cumprimento dos trâmites legais cabíveis; o que implicava numa lentidão comprometedora e desagradável.

Mas havia outras implicações às vidas dos que dependiam dos direitos previdenciários nesse mesmo processo, como as trazidas em função do excesso de arbítrio e desleixo, por parte dos empregadores, no cumprimento das normas instituídas; disso culminava, em alguns casos, na retirada e/ou na não concessão das garantias sociais. Veja-se o caso de uma jovem viúva, de 19 anos, acusada de ser “mulher desonesta” [termo usado no próprio inquérito administrativo relativo a esse caso].

⁵⁴Decreto 20465 - Artigo 23.

⁵⁵James Malloy, op. cit., p. 65.

A justificação para a supressão da pensão que ela vinha recebendo originou-se da denúncia, feita à administração do Conselho da CAP da Sorocabana - seu marido, recentemente falecido, era funcionário daquela empresa -, cujos autores foram os chamados “fiscais da virtude”: indivíduos contratados pela própria empresa, justamente para averiguar e sondar a moral das pensionistas:

“Os fiscais eram funcionários da Sorocabana encarregados de sondar os passos das viúvas pensionistas. Na pequena Botucatu, a viuvinha Isabel passou a ser vigiada por muitos olhos. ‘Quando eu saía para pagar as contas eu percebia eles me seguindo’, ela se recorda. Os prestimosos agentes da moral tinham métodos muito particulares para testar o bom comportamento das viúvas: faziam propostas e aguardavam o resultado. ‘Só quem cedia às suas cantadas continuava recebendo a pensão’, conta o advogado Búffalo (advogado de Dona Isabel)...”⁵⁶

Eram principalmente os familiares que desiludiam-se - dependentes de empregados segurados junto ao sistema previdenciário - diante desse e de outros tipos de abuso. Basta ver a seguinte reclamação quanto aos direitos, aliás, de uma outra viúva:

“A infra assinada, Esmeria Torquato de Oliveira, esposa de Antônio José de Oliveira, funcionário ferroviário acidentado no dia 27 de novembro de 1929, quando trabalhava nas oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, desta cidade, vem pela presente lamentar o ato desumano de V. S.a., servindo-se da incapacidade mental e da simplicidade de seu marido, para fazê-lo assinar em juízo, um ‘termo de acordo’ em prejuízo da indenização que lhe cabia por força do Decreto nº 3.724 de 15 de janeiro de 1919 e em proveito da importante Companhia Mogiana, que não precisa de locupletar-se com os sacrifícios físicos e pecuniários de um miserável trabalhador.

Considere V.S.a., como chefe de família consciencioso, como poderá manter-se, mormente nos tempos críticos que atravessamos, uma família com o seu chefe desmemoriado e incapacitado para qualquer trabalho, e que não podendo voltar até hoje ao trabalho na Companhia Mogiana, por sua perturbação mental, só lhe resta o recurso da Lei de aposentadoria que apenas lhe poderá dar uma miserável pensão mensal!

Considerando que, para cúmulo da infelicidade, a vítima, pessoa simples, de boa fé e agora com as faculdades mentais alteradas, não pudesse atinar com o ludíbrio, antes que o acordo passasse em julgado, a infra-assinada vem apelar para a consciência de V. S.a. pedindo-lhe promover os meios para que uma indenização

⁵⁶Cf. Aureliano Biancarelli, “Isabel, A Viúva Honesta”. *Jornal da Tarde*, São Paulo, 2/11/1937, p. 18. Apud. Aldaiza de Oliveira Sposati, op. cit., p. 99: “Eram os ‘fiscais da virtude’, que velavam pelo cumprimento do item 6, artigo 34, do decreto 20465, o artigo dizia que perdiam ‘o direito à pensão os pensionistas de qualquer categoria nos casos devidamente comprovados de vida desonesta’ (...)”.

qualquer seja paga ao seu marido Antônio José de Oliveira, pelo acidente que o invalidou.”⁵⁷

Os políticos temerosos da “atividade inteligente” [ressalta Paulo Sérgio Pinheiro] dos comunistas no Brasil tinham motivos para recear manifestos contrários ao regime no final dos anos 20. Podemos dizer que surge, dessa preocupação, “o Código do Trabalho estava parado no Congresso, a Lei de Acidentes do Trabalho sem efeito, e a Lei de Férias e Pensões para os ferroviários desrespeitada.”⁵⁸

É nessas circunstâncias que ocorreu a retirada do poder de exame do Judiciário sobre a questão dos conflitos trabalhistas. O processo que culminou nesse acontecimento decorre desde a regulamentação da chamada “lei celerada”⁵⁹ - dia 28 de julho, de 1927 (por 115 votos contra 27), pela Câmara dos Deputados Federais. Podemos perceber, nessa ação oficial, o insucesso das tentativas movidas pelos deputados considerados da oposição⁶⁰, no sentido barra-la.

Todavia, como revela Paulo Sérgio Pinheiro, a lei de 1927 foi recebida com entusiasmo por alguns setores, especialmente pelos que também estavam mais diretamente envolvidos com o processo de formação dos direitos trabalhistas. Assim disse na época Soares de Souza, correspondente da Organização Internacional do Trabalho: “O Brasil estará agora perfeitamente armado para se defender do bolchevismo, mas, é preciso dizer, parece-me com alguns arranhões na sua Constituição.”⁶¹

Podemos assinalar que a sintonia demonstrada por diversos sindicalistas formou-se a partir de um conjunto de interesses, relativos em boa parte ao processo de reforma da legislação previdenciária. Pensando bem, os preceitos trazidos pelo *Decreto 17941*, sancionado aos 11 de outubro de 1927, centraram-se na validação da lei aprovada um ano antes - o *Decreto 5109*. O *Artigo 56º* dessa regulamentação enfatizou o caráter de intervenção estatal, ao exigir dos respectivos conselhos administrativos das CAPs

⁵⁷C. O. do CFB, 2/7/1930, enviada a Herculano Mendes, advogado da Mogiana em Ribeirão Preto (assinada pela viúva Esmeria Torquato de Oliveira).

⁵⁸Paulo Sérgio Pinheiro, *Estratégias da Ilusão...*, op. cit., p. 125.

⁵⁹Refere-se ao projeto Aníbal de Toledo, proibindo os encontros de militantes sem a permissão das autoridades.

⁶⁰Adolfo Bergamini, Azevedo Lima, Maurício de Medeiros e Marrey Júnior.

⁶¹Cf. Paulo Sérgio Pinheiro, *Estratégias da Ilusão...*, op. cit., p. 126.

informações a respeito do seu funcionamento. Isso possibilitava aos órgãos públicos dispor de uma visão complexa, para controlar e interagir no processo de reelaboração do sistema. Várias lideranças sindicais ligadas aos ferroviários cobravam do CNT, simultaneamente, uma maior transparência quanto aos critérios considerados, diante da reforma legislativa, para a concessão das garantias previdenciárias. Havia uma falta de credibilidade no que se refere ao papel exercido pelos órgãos públicos, o que constituía um aspecto problemático para as autoridades no final dos anos 20:

“Para que o Centro Ferroviário possa, dentro dos seus estatutos, esclarecer fatos obscuros e outros que, por sua manifestação não constam da lei 5109, aos seus associados já em número aproximadamente de 3 mil, tem a honradez de vir a presença de V. Excia. solicitar a delicadeza e boa vontade que muito vos caracteriza, qual o critério que será adotado no serviço da contagem de tempo aos funcionários que prestaram serviço gratuito às Empresas.”⁶²

No tocante à ação dos sindicalistas ligados ao CFB, devo ressaltar que promovia resistência quanto à difícil situação financeira das empresas com as quais se envolviam, o que implicava diretamente no funcionamento das CAPs. Cabe ver peculiaridades nessa disposição. As ferrovias eram alvo de reclamações movidas tanto pelo governo como pelos representantes operários, no que diz respeito às expectativas manifestadas quanto à sua rentabilidade. Mas ao invés de questionar os dados apresentados pelos empresários, que implicavam na justificação para negar publicamente a obrigação para com os fundos previdenciários, as lideranças do CFB pregavam a “harmonia na relação capital-trabalho”⁶³. Foi esse o argumento para o uso do patrimônio da entidade na compra de títulos nominativos de duas companhias: da Mogiana adquiriram 130 ações e da Paulista 70, no valor total de 42.958.700 réis. Apesar desse investimento o patrimônio do sindicato contava, em março de 1931, com 3.504.500 réis depositados na Caixa Econômica⁶⁴. Esses sindicalistas, contudo, prometiam aos trabalhadores que poderiam destinar parte das riquezas provenientes da produtividade das

⁶²C. O. do CFB, 4/10/1928, op. cit.

⁶³Essa postura sugere a influência do projeto sustentado por Sarandy Raposo: “Os cooperativistas, defendendo idéias de inspiração nacionalista e antiliberal, propunham a incorporação da classe trabalhadora à sociedade, não através da participação política, mas das conquistas econômico-profissionais, como o reconhecimento dos direitos sociais e a participação na riqueza produzida pelo trabalho. (...)”. Cf. Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 192.

⁶⁴Ata da 55ª. Reunião da Diretoria do CFB, 11/3/1931.

próprias empresas em benefício da causa social. Vemos, nesse *interim*, uma forma específica de institucionalização do contrato social⁶⁵.

Entretanto, o referido tipo de empreendimento pouco influenciou para atenuar, entre outros problemas enfrentados pelos trabalhadores, a diminuição das garantias previdenciárias. Os segurados junto ao sistema enfrentaram, no início da década seguinte, cortes básicos no atendimento médico-hospitalar e a redução de outros direitos. Ao passo que nos decretos de 1923 (4682) e 1926 (5109) não encontramos a mesma preocupação, em distinguir assistência de previdência, o *Decreto 20465* (1931) demarcou bem a diferença existente, ao definir os limites orçamentários máximos para as despesas com assistência médico-hospitalar e farmacêutica. Abria caminho, assim, para outras restrições de benefícios a longo prazo; mesmo no que diz respeito às aposentadorias e pensões - consideradas como atribuições contratuais obrigatórias da previdência. A prestação do atendimento médico-hospitalar poderia, todavia, ser negada diante de determinadas situações previstas. Mas a interrupção total desses serviços não chegou a ser consumada, mesmo nas décadas seguintes. Porém, a lei de 1931 previa que a prestação daquele benefício dependeria das *disponibilidades* [grifo meu] das instituições⁶⁶. As restrições aparecem no parágrafo único do *item b*, vinculado ao *Artigo 23 (Seção III)*:

“Além dos benefícios declarados neste artigo, terão as Caixas serviços médicos, hospitalares e farmacêuticos enquanto não houver legislação especial relativa a essas formas de assistência social, mas não poderão despende com esses serviços mais de 8% da sua receita anual total, apurada no exercício anterior, e sujeita a respectiva verba à aprovação do Conselho Nacional do Trabalho.”

Simultaneamente às perdas, trazidas pela legislação, as lideranças do CFB demonstravam preocupar-se mais com a propaganda da entidade, implementada

⁶⁵O uso do referido termo proporciona maior amplitude à interpretação de “pactos” - acordos concebendo ligações formais ou informais entre os membros de uma determinada sociedade: “a contribuição que se espera do governante desce à segurança (...) contra a depredação, contra as ameaças naturais, sobrenaturais e humanas ao suprimento de alimentos e a outros suportes materiais da vida cotidiana costumeira”. Cf. Barrington Moore Jr. *Injustiça: As Bases Sociais da Obediência e da Revolta*. São Paulo, Brasiliense, 1987, p. 45.

⁶⁶O teto de 8% resumia o propósito de fixar as respectivas despesas, contendo assim sua tendência à expansão. Cf. Jaime A. de Araújo Oliveira e Sonia M. Fleury Teixeira, op. cit., pp. 65-66.

intensamente nos anos de 1930 e 1931. Mas essa ação não era uma novidade para eles, como também não era a dependência de alguns juristas que representavam seus interesses perante as autoridades governamentais.

Fez parte dos recursos empregados apostar na impressão do primeiro número da *Vida Ferroviária*, publicado no final de 1931. O objetivo esperado consistia, nesse sentido, em reproduzir os discursos defendidos pelos advogados contratados pelo sindicato e outros, elaborados por juristas e representantes operários cujas premissas políticas estavam próximas às dos dirigentes do CFB. Estes não deixaram de encomendar do Rio de Janeiro, com esse mesmo propósito, lotes de exemplares da, já consagrada, *Revista dos Ferroviários*. As revistas eram revendidas aos associados e/ou distribuídas gratuitamente aos representantes do sindicato espalhados pelo interior goiano, mineiro e, sobretudo, paulista. Mas o conteúdo dessa revista nem sempre espelhava o ideal de “harmonia” – muitas vezes ressaltado nos discursos daqueles sindicalistas.

Eram ouvidas diversas queixas, contraditórias aos propósitos defendidos pelas autoridades governamentais envolvidas no processo de reforma legal. A adoção dos princípios inseridos na legislação social exigia uma substancial cautela da parte dos membros do CNT que, pressionados, viviam em pleno estado de alerta, alarmados perante os descontentamentos manifestados por algumas das parcelas operárias seguradas junto ao sistema previdenciário. Além disso, aqueles juristas deparavam-se com queixas relativas ao excesso de arbitrariedade no exercício do gerenciamento patronal:

“As reclamações enviadas pelos funcionários da Estrada de Ferro Teresópolis ao ministro da Viação foram, ontem mesmo, atendidas pelo Sr. José Américo, que, reconhecendo o direito de representação, ainda mesmo de pequenos funcionários contra seus superiores hierárquicos, mandou tornar sem efeito a suspensão por 15 dias de um funcionário, ordenada pelo respectivo diretor daquela estrada. Desta forma o Sr. Francisco de Souza de ora em diante, não pode mais exercer as suas vinganças contra os humildes funcionários seus subordinados. O ministro da Viação ainda determinou providências no sentido de apurar as irregularidades denunciadas daquela ferrovia.”⁶⁷

⁶⁷“Vida Ferroviária: Reclamações de funcionários da E.F. Teresópolis”. *Correio Popular*, 23/1/1931.

A intervenção estatal nas relações trabalhistas fazia-se, portanto, movida pelas próprias manifestações operárias. Mas as expectativas dos trabalhadores estavam atreladas ao papel de representação exercido por alguns em nome dos interesses em jogo. Seria, nos anos seguintes, de grande serventia a confiança depositada em Brito Bastos pelos dirigentes do CFB em 1927, quando atribuíram-lhe poderes significativos, inclusive

“outorgando-lhe plenos direitos de agir perante o Departamento Geral do Trabalho, no sentido de serem reservados todos os direitos dos empregados que tenham trabalhado antes dos 18 anos e também a equiparação a dos já aposentados ser feita pela tabela que marca a Lei, tomando-se em consideração o tempo de serviço dos que tem mais de 35 anos.”⁶⁸

3.3 - O RECONHECIMENTO OFICIAL DO CFB

Como já discutimos, o principal argumento empregado pelos dirigentes do CFB, buscando atrair a simpatia operária, residia na promessa de resolver os problemas burocráticos, tidos como inevitáveis para viabilizar o oferecimento dos benefícios previdenciários. Aceitavam e ressaltavam, por esse prisma, as regras estabelecidas em nome do poder institucional.

Aqueles sindicalistas também seguiam os conselhos de seus consultores jurídicos que, paralelamente, mantinham relações fluentes com as autoridades estatais. Brito Bastos, entre outros, exerceu um papel crucial no processo que culminou com o reconhecimento oficial do CFB.

Ao mesmo tempo, aquele advogado se envolveu em outras negociações, relativas aos interesses de segmentos operários representados por diversas associações classistas. Atuava em conjunto com alguns especialistas em leis sociais que, não raras vezes, demonstraram-se interessados em apoiar a intervenção estatal nas relações trabalhistas.

Antes de representar uma opção ideológica e/ou política, as atividades desses indivíduos aparecem como atividades remuneradas. A interlocução, afinal, rendia gratificações em momentos oportunos. Cezar Dantas Bacellar, por exemplo, foi um dos recompensados pelos serviços prestados “à grande causa operária” - argumentaram as

⁶⁸ *Ata da 1ª. Reunião da Diretoria do CFB, 13/2/1927.*

lideranças do CFB. As habilidades *diplomáticas* [grifo meu] desse indivíduo, devidamente reconhecidas⁶⁹, seriam de grande valia aos dirigentes da referida entidade. Ele e Brito Bastos, como sugere a leitura de uma matéria publicada em maio de 1931, incluíam-se no grupo de “precursores da benemérita Lei Eloy Chaves” - ressaltaram os redatores do jornal *A Esquerda*. Os discursos desses advogados da causa social sincronizavam-se aos de determinadas lideranças classistas; sobretudo as que dirigiam o CFB e o CBF do B. Essa última entidade tinha sua direção administrativa composta pelo próprio Brito Bastos, juntamente com Juvencio Pintos Ribeiro, Fernando Gil d’Almeida, Jacy Garnier de Bacellar, Eurico Correia de Mattos⁷⁰.

Foi a Cezar Dantas Bacellar que os diretores do CFB recorreram em meio ao processo que culminou, em outubro de 1932, na oficialização desse sindicato. Imediatamente após serem informados pelas autoridades competentes, sobre o reconhecimento oficial da entidade que dirigiam, escreveram a Bacellar relatando-lhe o acontecimento (que provavelmente ele já antecipara): “passa a denominar-se de 1º do corrente em diante, SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO (...)”. E o que importou mais naquele momento era confirmar se, de fato, os funcionários da ferrovia “só terão seus direitos de defesa por intermédio deste Sindicato, uma vez que sejam associados.”⁷¹ Dessa exclusividade, afinal, dependia seu prestígio e o próprio poder representativo.

No dia seguinte, após o envio daquela mensagem - quando já completavam onze desde o reconhecimento oficial da entidade (provavelmente os sindicalistas tratados receberam com atraso a notícia sobre esse acontecimento) -, seria novamente manifestada

⁶⁹A atividades exercidas por Bacellar renderam elogios tanto do Presidente do ex-CFB (Polytano Barbosa) como do Secretário Geral do ex-CBF do B (Jacy Garnier de Bacellar). Eram gratos pelo reconhecimento das entidades que dirigiam. Primeiro foi a vez do Centro Beneficente dos Ferroviários da Leopodina e, 6 meses depois, no dia 24 de dezembro, do Sindicato dos Ferroviários da Companhia Mogiana. Cf. *C. O. do CFB*, 2/6/1932. Em 1932, outras 3 associações ligadas aos empregados de estradas de ferro paulistas também foram reconhecidas pelo MT: o Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway no dia 30 de outubro, o Sindicato dos Ferroviários do Tramway da Cantareira no dia 19 de dezembro e, no dia 26 do mesmo mês, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. Cf. Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., pp. 312-314.

⁷⁰“A Batalha nas Associações”, op. cit.

⁷¹*C. O. do CFB*, 2/1/1933, correspondência destinada ao Redator Chefe do *Diário do Povo*, de Campinas.

uma preocupação quanto à exatidão da extensão da referida medida; logo em seguida confirmada por Bacellar. Polytano Barbosa, presidente do CFB, encontrou nessa circunstância o momento propício para recompensar o papel exercido por esse representante em face do respectivo acerto tido com o MT:

“(...) Tenho o prazer de enviar-lhe junto a esta, um cheque do Banco do Brasil, na importância de duzentos e quatorze mil e seiscentos réis, sendo 14\$600 para o pagamento do resto da despesa que fez com a nossa sindicalização e 200\$000, que esta diretoria em sua última reunião, resolveu unanimemente, oferecer-lhe como uma modesta gratificação, pelos inestimáveis serviços que tão bondosamente nos prestou. Em nome desta diretoria, peço aceitar esta insignificante oferta.

Junto envio também um boletim, que o Sindicato de Operários, com sede em São Carlos e com delegação em Campinas, anda distribuindo como propaganda. Consta que aquele Sindicato vai protestar sobre a sindicalização por empresa e, para esse fim vai mandar uma comissão a essa Capital entender-se com o Sr. Ministro do Trabalho. As suas propagandas, de acordo com este boletim, nos tem prejudicado, porquanto, muitos ferroviários da Mogiana exoneraram-se do nosso Sindicato e associaram-se àquele. Vamos aguardar os acontecimentos.”⁷²

Polytano Barbosa sentia-se acuado no início de 1933, em meio às disputas movidas por outros grupos de sindicalistas que, paralelamente, buscavam exercer o mesmo papel de representação sindical que o MT atribuíra recentemente ao CFB. Estes grupos buscaram associar certas parcelas de trabalhadores da Mogiana. Na cidade de São Carlos (interior paulista), por exemplo, algumas lideranças lutavam pelo poder de representação dos funcionários da empresa residentes na localidade. Ante isso, Barbosa buscou pressionar o MT. Ele seria tranquilizado ainda em janeiro de 1931, com a claro interesse demonstrado pelo governo, em manter a exclusividade do poder de representação em questão. Cabe lembrar que a intervenção estatal trouxe mudanças significativas à organização dos trabalhadores, que refletiu-se no próprio aumento gradativo das entidades oficializadas entre 1931 e 1932. Mesmo certas lideranças operárias, que antes desprezavam esse processo, demonstraram um súbito e artificial interesse - coagidas pela força da lei - em atender aos preceitos das normas instituídas.

Formava-se uma rede de influências sustentada por vários especialistas na arte de formar pactos e acertos políticos. As *negociatas* que levaram ao reconhecimento sindical

⁷²C. O. do CFB, 3/1/1933.

do CFB, contudo, deviam-se sobretudo à disposição estratégica dos sindicalistas em ceder às exigências do MT: fator crucial para viabilizar e formalizar a aliança com o governo.

Na relação capital-trabalho, igualmente, as inclinações das lideranças classistas não podem ser desprezadas para a compreensão do processo em questão. Isso se confirma na confraternização envolvendo, no começo de 1933, os dirigentes do antigo CFB e um alto funcionário da Mogiana. Os primeiros informavam sobre “a honra de receber do Sr. Ministro do Trabalho, a carta de sindicalização deste sindicato, que do dia 1º do corrente em diante, passa a denominar-se Sindicato dos Ferroviários da Companhia Mogiana.”⁷³

Essa cordialidade se evidenciaria de outras maneiras; valendo-se de convites para participar de eventos - reuniões e assembléias - que planejavam, por exemplo, os dirigentes do CFB buscavam apoio junto a autoridades diversas: prefeito, delegado policial, governador de estado, presidente da República, membros do poder judiciário, deputados, membros do CNT, etc.

Encontramos informações preciosas na correspondência dessas lideranças classistas, assim como em textos publicados por revistas, jornais e, enfim, no próprio corpo da legislação social tratada. Constatamos, na investigação dessas fontes, alguns dos estigmas que permearam a relação sindical-operária no início dos anos 30. Também percebemos, na análise do contexto estudado, como determinados setores ligados à esquerda, caso dos anarquistas, reconheciam a impossibilidade - apesar de seus esforços no sentido contrário - de desvincular os preceitos de controle trazidos pela legislação previdenciária das relações sindicais.

Tanto os libertários como os comunistas enfrentavam a violência física cuja finalidade era, justamente, coibir suas atividades e propagandas, especialmente no final dos anos 20. A polícia agia de modo sorrateiro e sistemático: investigava, seguia, prendia, deportava e intimidava a militância operária. Sua ação foi decisiva na primeira metade da década seguinte, juntamente com outros métodos voltados, igualmente, para conter os conflitos sociais, especialmente a legislação trabalhista e a reforma da previdência social que passa, nesse sentido, a ser implementada mais em termos quantitativos do que qualitativos, ou seja, no que diz respeito aos benefícios oferecidos.

⁷³C. O. do CFB, 3/1/1933, enviada ao Chefe da Locomoção da Companhia Mogiana.

A exemplo dos anarquistas, outros dirigentes sindicais passaram a investir na realização de eventos culturais (como o teatro) no período que antecede o Governo Vargas. Com esse e outros estratagemas (como o infiltramento de “células” - militantes - nas empresas), os comunistas buscaram atrair um número maior de simpatizantes à sua causa: a revolução proletária. Se de um lado sua “estratégia ofensiva a curto termo” punha ênfase na cisão do movimento operário, através da criação de “núcleos comunistas” nas velhas organizações sindicais, para disputar a hegemonia com os socialistas e centristas, de outro, através da “estratégia defensiva”, em vista do refluxo das conquistas políticas e sindicais, objetivavam a criação de “frentes únicas” sindicais e socialistas (com reformistas, centristas, cristãos, liberais, etc.) - mesmo que em caráter provisório⁷⁴.

Mas as alianças com outros segmentos sociais, conforme as palavras de Inácio da Costa Ferreira, Delegado de Ordem Política e Social na capital paulista, não proporcionava aos comunistas a repercussão esperada:

“Disputando a supremacia no meio operário, os comunistas não se encontram sozinhos. O seu panorama destaca 3 correntes que divergem espiritualmente entre si. Em 1º lugar encontra-se a corrente anarco-sindicalista, que se pode classificar como a mais forte, reunindo a sua Federação Operária 13 organizações; em segundo lugar a corrente sindical reformista, que esta representada por duas importantes organizações: a União dos Operários em Fábricas de Tecidos e o Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo, e por fim, a corrente comunista que não conta com nenhuma associação, mas com o apoio de alguns intelectuais, com adesões individuais de pequenos burgueses e operários, em geral à margem das organizações sindicais, girando todos em torno do Partido Comunista, que orienta a Federação Sindical Regional.”⁷⁵

Tidos como responsáveis pela elaboração da trama de uma conspiração internacional, todos os indivíduos concebidos como simpatizantes do PCB vinham suscitando, de modo especial, a atenção dos policiais ligados ao DEOPS.

⁷⁴Michel Zaidan Filho. *PCB (1922 - 1929): Na busca das origens de um marxismo nacional*. Rio de Janeiro, Global, 1985, p. 108.

⁷⁵*Prontuário 880* (de Michel Hansepoy Levet : 2º vol.) do Acervo do DEOPS: *Relatório elaborado pelo delegado de São Paulo, Inácio da Costa Ferreira, 10/10/1931*.

A fisionomia dos “agitadores” - seguindo-se a lógica dos policiais na época - era exposta em momentos oportunos. Os “agitadores” eram identificados ao buscar propagar a causa defendida. Facilitavam, assim, a sua rápida identificação por parte dos policiais. As ações dos “provocadores da ordem” [ênfasis a polícia] eram acompanhadas de perto pelas autoridades, que buscavam justificativas para expulsá-los do país. É o que revela o desfecho do processo de acusação movido contra o lituano Brumius Chabrinskas. Tido como agitador, por causa do *comprometedor* [grifo meu] material apreendido em seu poder, Chabrinskas enfrentou um rápido inquérito judicial movido pelo Estado, que culminou com a sua saída, forçada, do território nacional.

Aquele “elemento perigoso” [segundo as autoridades] seria expulso, como outras pessoas que vinham sendo vigiadas pela polícia política no Brasil do começo dos anos 30. Ainda hoje a ficha de Chabrinskas continua arquivada, junto ao acervo do DEOPS. Junto ao mencionado material documental, mantido nas dependências do Arquivo do Estado (de São Paulo), encontrei dados referentes a outras pessoas. A leitura do prontuário sobre Chabrinskas chamou minha atenção em virtude dos antecedentes apontados a seu respeito. Sua ficha contém observações sobre as atitudes “subversivas”, manifestadas nos últimos tempos de sua estada no Brasil. Muitas ações dele e de outros “elementos” foram desvendadas, graças à eficiência das investigações policiais:

“(...) Elemento ativo encarregado da distribuição de jornais comunistas editados nesta cidade [São Paulo]: ‘Darbinikn Zodis’ e ‘Nossa Palavra’; o primeiro, em lituano e o segundo em israelita [íidiche], ambos apreendidos por esta delegacia. Entre seus documentos foram encontradas diversas cadernetas com anotações que provam ser ele um dos distribuidores de jornais referidos, correspondências subversivas, fotografias diversas, nas quais se vê o mesmo em companhia de conhecidos elementos comunistas. Tomava parte em reuniões clandestinas e sua atividade se fazia sentir especialmente em portas de fábricas onde distribuía boletins. Colocou, também, e também colocou diversas bandeiras comunistas no bairro do Bom Retiro.”⁷⁶

Apesar do caráter elitista assumido por alguns defensores da doutrina comunista, nesse início do Governo Vargas, suas propostas pareciam repercutir favoravelmente em

⁷⁶Prontuário 1266 (de Brumius Chabrinskas) do Acervo do DEOPS: *Ofício do Gabinete de São Paulo*, 20/6/1932.

alguns momentos - como se verificou no dia 20 de maio de 1931, com a realização do “Congresso dos Ferroviários de São Paulo”.

Embora houvessem diferenças de orientação estratégica, manifestadas pelos representantes sindicais presentes ao “Congresso dos Ferroviários de São Paulo”, como sugere a narrativa sobre o evento que foi publicada pelo jornal *O Proletário*, havia uma forte disposição entre eles em estabelecer metas comuns:

“(…) Com um número superior a quinhentos ferroviários, foi aberta a sessão. A mesa foi presidida pelo companheiro Antônio Carlos que depois passou a Sebastião Prado e secretariada pelos camaradas Sebastião Prado e C. Marques. Foi lido o expediente que constou de uma carta de um grupo da Estrada de Ferro Araraquarense, um telegrama de um grupo de aposentados da E. F. Nordeste, dirigida ao Comitê da Federação Sindical de São Paulo, ‘sugestões de um ferroviário de Jundiaí, uma carta da FSRSP propondo frente única para combater as leis de sindicalização e arbitragem e propondo lutar pelas reivindicações concretas e imediatas dos ferroviários e demais trabalhadores. Foi lida também uma credencial do representante da Associação 23 de agosto (aderente à FSRSP) dos ferroviários da rede Sul Mineira.”⁷⁷

Trata-se de um contexto marcado pela política voltada à restrição das garantias sociais, obviamente antipática entre os ferroviários e, por conseguinte, entre suas lideranças sindicais (ao menos na formalidade). Os presentes ao mencionado Congresso (no qual não participou nenhum representante do CFB) aprovaram sugestões que priorizavam a adoção de uma estratégia firmada, explicitamente, junto ao campo de disputas por direitos previdenciários:

“Franqueada a palavra, foram discutidas as bases para retificação das caixas de aposentadorias dos ferroviários.

Entre as deliberações mais importantes foram aprovadas:

1ª - que o patronato e o governo custeiem as caixas de pensões e aposentadorias, devendo as mesmas ser controladas pelo sindicato;

2ª - que o serviço clínico seja mantido pelo patronato e controlado pelo sindicato;

3ª - que os ferroviários com 25 anos de serviço numa mesma ou mais empresas sejam obrigados a se aposentar e que todo patrão ou empresa que ocupar um aposentado será passível de multa. (...)”⁷⁸

⁷⁷“O Congresso dos Ferroviários de São Paulo”. *O Proletário*, Santos, 18/5/1931.

⁷⁸*Idem*.

Eram poucas as lideranças operárias que ainda propunham-se, em meados de 1931, a resistir ao fim da autonomia da organização sindical. A campanha contra a própria lei inspirou a pauta de várias assembléias, reunindo sobretudo os ferroviários.

Entre os empregados da São Paulo Railway era proposta a formação de uma frente única de oposição à conduta fascista assumida pelo governo. Suas lideranças sindicais concebiam que todos os “verdadeiros representantes da classe” [ressaltaram] deveriam defender a criação de um órgão aglutinador. Sustentavam, ainda, o enfrentamento direto como principal meio reivindicatório:

“Comícios em portas de fábricas: No firme propósito de agitar as massas e orientá-las revolucionariamente a Federação Sindical Regional (junto à ferrovia São Paulo Railway) tem realizado vários comícios com o que tem conseguido ótimos resultados. A Federação Sindical Regional deseja sempre o contato direto com as massas para com elas lutar pelas reivindicações imediatas. (...)”⁷⁹

Os sindicalistas tratados visavam se contrapor explicitamente ao programa de reforma legal que vinha sendo assumido em nome do poder público. Para o governo emergia um problema crucial: a quem dar o reconhecimento de falar em nome dos trabalhadores? Essa faculdade, naturalmente, seria negada aos que, corriqueiramente, atacavam a política do regime. O reconhecimento de uma associação paralela à já existente, originando o novo - e sem tradição - Sindicato dos Ferroviários da São Paulo Railway, no final de 1932, seria desacreditado em virtude do pequeno número de adesões.

As autoridades viam-se diante de um dilema: arregimentar setores de esquerda, desde que estes se despojassem, das armas utilizadas com o objetivo de denegrir a imagem ostentada pelos que defendiam a legislação trabalhista? Mas o MT demonstrou-se intransigente com relação ao sindicato dos funcionários da São Paulo Railway, e investiu na criação de uma entidade sem expressão, independentemente da legitimidade manifestada em momentos de conflito pela associação e demonstrada pela orientação dada ao movimento operária. Essa última agremiação, como já foi apontado, vinha sendo controlada pelos comunistas. Apesar dos efeitos do atrelamento dos direitos sociais às associações reconhecidas pelo MT, o sindicato oficial da São Paulo Railway contava, em

⁷⁹*Idem.*

1933, com apenas 72 filiados⁸⁰. Acredito que as adesões aumentaram posteriormente, em função das limitações crescentes, trazidas pela política de coerção e sujeição às garantias previdenciárias e, enfim, ao poder de representação dos direitos trabalhistas de um modo geral. Mas não posso afirmar isso diante da falta dados disponíveis.

Entre os aspectos envolvendo as transformações discutidas, vinha sendo de fundamental importância para as lideranças classistas, a divulgação de suas posições. Com esse fim, foi crucial o apoio recebido dos órgãos da imprensa, como o que inspirou o seguinte agradecimento da parte da direção do CFB a João Marcilio, redator do jornal *Diário do Povo*:

“Com os melhores votos pela vossa felicidade pessoal, cumpre-me agradecer com a maior satisfação, os termos honrosos com que foi traçado o artigo ‘Sugestões dos Ferroviários’ inserto na edição do ‘Diário’ do dia 8 do corrente, pois acham-se concretizadas as expressões de estímulo e de ânimo para a classe ferroviária, presente em face do maior problema jamais observado noutras épocas e que acarretam tão profundo ônus.”⁸¹

Por diversas razões, podemos crer que a reforma da legislação previdenciária estava relacionada à organização sindical. No sentido estrito da lei, segundo previa a Carta Constitucional de 1926, as CAPs deviam funcionar como entidades semipúblicas, sob a supervisão do governo. Mas o controle exercido pelo governo implicou na existência de uma entidade pública específica, que passa desde então a exercer a atividade reguladora: o Conselho Geral das CAPs.

Já disse, no capítulo anterior, que os poderes atribuídos ao Conselho Geral das CAPs acenavam às possibilidades de centralização do sistema, o que iria provocar a diminuição gradativa da autonomia dos conselhos administrativos. Convém lembrar que cada CAP tinha o seu conselho, formado por dois representantes dos trabalhadores e três indivíduos da confiança dos empresários: o caixa, o pagador e o Inspetor Geral ou o Superintendente da respectiva companhia - desde que brasileiro. Apesar da reformulação de alguns aspectos, relativos à administração das CAPs, que podemos considerar fundamentais, é notório que boa parte dos preceitos não foram alterados pela reforma de

⁸⁰Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 314.

⁸¹C. O. do CFB, 9/3/1932.

1926: como a eleição de representantes operários de três em três anos, em reunião convocada pelo Superintendente ou Inspetor da respectiva empresa, designado geralmente como Presidente do Conselho.

Podemos concluir, assim, que a administração do sistema continuou, no final dos anos 20, como ocorria com relação às beneficentes antes mesmo de 1923, nas mãos dos empresários. Além de aconselhar, por outro lado, o CNT passou a tomar “parte integrante das relações de trabalho geral”⁸². O papel de supervisão do funcionamento - atribuído desde 1926 - seria transferido, após 1930, ao MT.

3.4 - AS FRENTES

Às 14 horas e 30 minutos, de 14 de julho de 1930, iniciou-se no salão da Sociedade Italiana de Beneficência - em Rio Claro - mais uma etapa da campanha de propaganda para aumentar o número de filiados no CFB. Esse encontro de ferroviários tinha, como orador, José A. de Mendonça, 1º Secretário da entidade. Primeiramente ele exaltou “o valor moral dos ferroviários em nosso vasto país” e, em seguida, revelou a aversão da direção do sindicato às práticas subversivas e comunistas. Referia-se particularmente às controvérsias que envolviam, na época, a reforma da legislação trabalhista. Afirmou que esse campo de direitos vinha sendo elaborado “segundo os preceitos mais desenvolvidos da época”. Acrescentou que o encaminhamento da questão seguia os trâmites normais, pois eram ouvidos os apontamentos dos *célebres juristas de fora* [grifo meu] aqui no Brasil.

“Fala sobre o desenvolvimento das classes proletárias, depois da Grande Guerra, na Europa; lê trechos do livro ‘Problemas de Política Objetiva’ do ilustre escritor Oliveira Viana, sobre a organização do Conselho Nacional do Trabalho na França, Alemanha e outros países da Europa, que é composta de homens competentes e técnicos de representantes de classes.”⁸³

⁸²James Malloy, p. 51.

⁸³*Ata de Reunião de Propaganda do CFB, 14/7/1930, op. cit.*

Apesar do elogio feito ao andamento da reforma legal, aquele orador contradizia a si mesmo depois, ao ler um curioso relatório de sugestões elaboradas pela comissão de advogados que, na época, prestavam serviços ao CFB. Eles refutavam os efeitos do *Decreto 5109*. Desde que fora aprovada, na Câmara dos Deputados (no dia 20 de dezembro, de 1926), a referida lei inspirava comentários “quanto aos pontos prejudiciais à classe que nele se acham”. Mas também atraía apoio:

“Ao terminar o orador Sr. José. A. Mendonça, sua conferência, a numerosa assistência de ferroviários em número superior a 150 pessoas, proporcionou uma ruidosa salva de palmas, manifestando o seu entusiasmo e a sua simpatia pelos trabalhos feitos pelo CFB, e pela eloquência e clareza com que o orador estudou as diversas questões e as expôs.”⁸⁴

A contradição do orador do CFB ficava também por conta do ataque desferido contra os comunistas, naquele encontro, justamente por acatar a proposta de formação da “frente única dos ferroviários” feita pelo PCB. Até dezembro de 1930, diferentes temas seriam relacionados aos debates sobre a legislação das CAPs. Em setembro, já pronto, o parecer oficial a respeito desse assunto foi exposto junto à Câmara dos Deputados Federais. Era lido pelo consultor jurídico do CNT na ocasião, Evaristo de Moraes, que encontrava-se incumbido de redigir os termos para a aplicação dos fundos previdenciários para a construção de “casas econômicas ao operariado pertencente às referidas caixas”⁸⁵. Mas muitos sindicalistas opunham-se a essa medida. José A. de Mendonça, um destes, dizia em nome do CFB rejeitar os “maléficos e danosos efeitos advindos” daquele plano que, no seu ponto de vista, poderia onerar exageradamente o sistema. Ressaltava ser fundamental

“(…) ter muito cuidado na aplicação desse dinheiro. Um fracasso, um erro, uma imprevidência ou uma falha qualquer, reverter-se-ia em golpe doloroso e acarretaria a miséria dos que talvez nunca mais possam recuperar o perdido. (...) Somos contrários a pressas, a planos feitos de afogadilho, a remodelações por metade, a tudo enfim que não repouse em base sólida, muito sólida e estável,

⁸⁴ *Idem.*

⁸⁵ “Vida Ferroviária: Casas para os ferroviários”. *Diário do Povo*, 19/12/1930.

principalmente quando se trata de patrimônios de pobres, de homens honestos e trabalhadores.”⁸⁶

As propostas de alguns membros do CNT esbarravam, por conseguinte, na indisposição e conseqüentes pressões manifestadas por representantes sindicais. Os impasses atrasavam o andamento das votações de sugestões que, aliás, eram bem mais complexas do que se previra anteriormente. Encerrou-se, nesse processo, um aumento significativo de normas: dos 49 artigos no texto da Lei Eloy Chaves para 76 na legislação de 1926 - sem contar-se a amplitude das alíneas incorporadas aos artigos já existentes.

Os dirigentes do CFB investiram, desde que o sindicato foi criado, para receber um tratamento adequado quanto ao acompanhamento do processo de reforma da legislação social.

Indivíduos como José A. de Mendonça dirigiam-se, por vezes, diretamente aos trabalhadores, desempenhando o papel de intermediadores de discursos defendidos pelas lideranças operárias que contratavam seus serviços. Ele próprio exerceu essa função, em várias assembléias realizadas pelo CFB. Apesar de residir em Campinas, e não na Capital Federal - ao contrário do que ocorria com relação à maioria dos advogados da causa trabalhista que tinham acesso às autoridades políticas -, Mendonça ocupou um papel de destaque no encaminhamento das propostas para a formação do campo dos direitos sociais. Era apresentado, nas muitas das reuniões promovidas pelo CFB, como uma pessoa *neutra* [grifo meu] de interesses.

Uma parte considerável destes juristas mostrou-se comprometida tanto com aquele como com outros sindicatos voltados aos ferroviários, e sujeitavam-se a receber destes algumas gratificações extras. Mas essa não é uma característica observada no caso de Mendonça, mais precisamente no que diz respeito à exclusividade de sua dedicação ao CFB.

Gozando de grande prestígio no meio jornalístico, sobretudo na capital federal, Brito Bastos também exerceu um papel destacado, provavelmente mais do que Mendonça. Mas ambos desempenharam uma atuação decisiva, que levou à aproximação das lideranças do CFB com as autoridades governamentais.

⁸⁶*Idem.*

Aceitando convites, para a prestação de inúmeros serviços relacionados à organização sindical e previdenciária, Brito Bastos também fez-se presente em vários debates com os ferroviários promovidos pelo CFB. Isso pesou, sobretudo para a propaganda implementada pelos dirigentes daquela entidade em diversas regiões do interior paulista.

Apresentados aos trabalhadores como pessoas ilustres, os consultores jurídicos convidados pelas lideranças sindicais reafirmavam determinadas propostas defendidas pelos seus contratantes e que apareciam, muitas vezes, publicadas em periódicos. O sucesso da atuação desses advogados refletia-se, no final dos anos 20, em vista do rápido crescimento do quadro associativo do CFB.

O processo de reforma legal deixava ao mesmo tempo atônitos e esperançosos os ferroviários, entusiasmados pelo espaço de participação política que se abria diante de seus olhos, em face do panorama de decisões constituído nas assembleias gerais ordinárias e extraordinárias promovidas por suas lideranças classistas.

Na assembleia do dia 7 de outubro, de 1930, 99 assinaturas revelam um interesse maior que em oportunidades futuras. O evento realizado no dia 24 do mesmo mês, por exemplo, propiciou apenas 51 assinaturas no livro de registros desse tipo de encontro. Provavelmente - devemos ponderar - muitos presentes nas assembleias não deixaram seus nomes registrados por não saber escrever e/ou, mesmo, por opção própria.

No final de 1930 o tema da reforma da previdência seduzia muitos trabalhadores. Isso foi demonstrado no encontro realizado no dia 7 de dezembro, quando foi tratada a “descabida proposta” do desconto de 15% - sobre o valor das aposentadorias e pensões⁸⁷.

Nos meses seguintes, as lideranças do CFB demonstraram preocupar-se mais - que os próprios operários - com a legislação sindical. Ao menos em termos comparativos - com base na análise de uma série de encontros realizados pelas lideranças do CFB -, a preferência dos ferroviários pela questão do assistencialismo é refletida na maior quantidade proporcional, de assinantes em assembleias onde esse era o tema destacado.

⁸⁷“(...) conforme ordem do Conselho Nacional do Trabalho, que consta no Diário Oficial do dia 14 de novembro p. p.”: *Ata de Assembleia Geral do CFB*, 7/12/1930.

Veja-se o caso de dois momentos distintos, ambos observados no mês de outubro de 1931: enquanto apenas 27 assinantes compareceram na assembléia realizada no dia 11 - quando as lideranças do CFB propuseram discutir a "Reforma dos Estatutos e mudança do nome do mesmo Centro"⁸⁸ -, 67 estavam presentes, no dia 27, para ouvir "os representantes da classe residentes no Rio de Janeiro, os quais estarão presentes para uma exposição referente a diversos artigos constantes da nova Lei de Aposentadorias e Pensões, julgados lesivos à classe."⁸⁹

No dia 22 do ano seguinte, em outra assembléia, novamente foi manifestada a mesma tendência de oscilação - ou seja, somente 36 ferroviários participaram; desta vez para "tratar-se da mudança do mesmo Centro para fim de sindicalização e tomarem conhecimento de algumas reformas introduzidas nos Estatutos de acordo com as resoluções do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio."⁹⁰

Mas surtiram efeitos os esforços movidos pelos dirigentes do CFB, tendo em mira obter respaldo dos trabalhadores no processo de reconhecimento oficial da entidade. A estratégia adotada por esses sindicalistas, em face das assembléias e debates, obteve sucesso no decorrer de 1932. Ao buscar propagar a dualidade temática destacada reafirmavam uma receptividade na confluência das questões previdenciária e sindical. Essa composição atraiu 59 assinantes à assembléia ocorrida no dia 28 de maio, que ouviram e participaram da "leitura, discussão e aprovação dos Estatutos da Caixa de Previdência a ser criada anexa ao mesmo Centro e para tratar-se de outros assuntos de interesse da classe"⁹¹.

Acredito que, após observar o comportamento dos ferroviários, aqueles sindicalistas de pronto perceberam a importância de constar e valorizar, na pauta de discussões das reuniões e assembléias que promoviam, o tema da reforma previdenciária. Considerando a repercussão, da assembléia celebrada no dia 25 de maio de 1933 - momento em que buscavam respaldo dos trabalhadores para reafirmar a oficialização da entidade -, podemos constatar a eficiência dessa tática empregada. Os 118 presentes que

⁸⁸ A. A. G. do CFB, 11/10/1931.

⁸⁹ A. A. G. do CFB, 27/10/1931.

⁹⁰ A. A. G. do CFB, 22/4/1932.

⁹¹ A. A. G. do CFB, 28/5/1932.

assinaram a folha de registro da solenidade vinham revelar o sucesso da referida composição temática, ao atender aos apelos feitos em nome do Sindicato dos Ferroviários da Companhia Mogiana (SFCM) - como ficou sendo chamado o CFB após o reconhecimento do MT.

Aceitando ao convite do Ministro do Trabalho, feito na primeira metade de 1933, as lideranças do SFCM elegeram um delegado para seguir ao Rio de Janeiro. Sua missão: representar o sindicato no processo de eleição dos representantes da classe que deveriam “tomar parte na Assembléia Constituinte, de acordo com o Decreto 22.653 de 20 de abril do corrente ano, do Dr. Chefe do Governo Provisório.”⁹²

Desde o final de 1932, ante o reconhecimento oficial da estrutura organizativa do CFB, aquelas lideranças deixaram de depender exclusivamente da vontade operária para sustentar seu poder representativo. Esse poder, agora garantido pelo campo institucional, passou a ter como base de sustentação o vínculo mantido com os empregados da Mogiana. Suponho que muitos destes ingressaram no sindicato não como meio de articular seus interesses de grupo, mas para tirar proveito dos serviços sociais que a entidade oferecia na forma de garantias. Os empregados da Mogiana, por sua vez, já não tinham alternativas: somente iriam usufruir dos direitos trabalhistas através do SFCM.

Tenho a impressão de que pesou na estratégia política adotada pelos que dirigentes dessa associação, especialmente a partir de 1933, o fato do reconhecimento sindical lhes parecer irrevogável. A legislação previdenciária, nesse sentido, parece que deixou de ser um tema proclamado como vinha sendo, até então, como razão para a participação operária nas assembléias realizadas em nome do sindicato. Apenas 33 ferroviários participaram do encontro realizado no dia 29 de setembro daquele ano. Eram convidados para a “leitura, discussão e aprovação do projeto da primeira reforma dos estatutos da Caixa de Previdência anexa ao mesmo Sindicato, cuja reforma entrará em vigor na data da aprovação.”⁹³

⁹² A. A. G. do CFB, 25/5/1933.

⁹³ A. A. G. do CFB, 24/9/1933.

Talvez esse fosse um dos efeitos da Lei Sindical. A direção do ex-CFB tratava, até então, de implementar um fundo assistencial sob seus próprios auspícios - a exemplo do que ocorrera entre os empregados da Viação Rio-Grandense em 1927. O novo plano previa uma oneração extra dos operários; embora essa contribuição fosse facultativa, era independente e suplementar ao funcionamento das CAPs.

No campo das relações políticas, as lideranças sindicais em questão sempre procuravam acompanhar de perto mudanças e articulações delineadas na capital federal - onde, desde os primeiros meses do Governo Vargas, negociavam com as autoridades tanto os direitos sociais como o seu próprio poder de representação operária. Tal situação é de suma importância tanto para a reorganização do sistema previdenciário como para a oficialização dos sindicatos.

É desnecessário acentuar a importância do projeto cooperativista para entender essa estratégia; basta lembrar a sobriedade e a coerência cobradas por aqueles sindicalistas, tanto dos patrões como dos operários. Talvez a consequência mais profunda, e a mais fácil de se definir, tenha sido a reafirmação da crença de um Estado forte, capaz de obter consenso social através da prática de concessões. Podemos pensar que as articulações entre lideranças operárias e representantes do governo interessaram a segmentos de ambos os lados.

Identificamos, nessa relação, algumas questões que me parecem mais polêmicas. Como demonstra o desfecho de um encontro, envolvendo administradores de determinadas CAPs (da Central do Brasil, da Leopoldina e da Companhia do Porto do Rio), a questão da construção de moradias seria descartada. Os responsáveis pelos conselhos administrativos das entidades representadas, na - já citada anteriormente - reunião ocorrida em dezembro de 1930 -, alegaram junto às autoridades não ter competência para deliberar sobre a ampliação de quaisquer serviços sociais. Encontraram apoio ao assumir essa postura: “os representantes das caixas agiram muito bem, melhor agiu o diretor da Central pedindo a remodelação total da lei, mais legal e justa.”⁹⁴

Cautela e reflexão sobre a administração das finanças das CAPs eram aspectos respaldados nas negociações por direitos. A prestação de determinados direitos sociais, na

⁹⁴“Vida Ferroviária: Casas para os ferroviários”, op. cit.

versão de muitos observadores, não era possível devido, entre outros motivos, aos abusos cometidos por alguns “privilegiados” [ênfatisou um comentarista do jornal *Diário de São Paulo*], que corrompiam e acabavam com os recursos existentes. Os autores desse tipo de crítica visavam, por vezes, justificar sua meta: restringir as garantias oferecidas - questão polêmica e que vinha sendo motivo de discórdia entre as lideranças sindicais.

Os dirigentes do CFB e do CBF do B, de um lado, endossaram aquela condenação, enquanto que outros grupos veementemente discordavam do seu teor - por entenderem que ela traria apenas danos aos trabalhadores, especialmente por reforçar a tendência voltada à restrição dos serviços previdenciários. A divergência criada em torno dessa questão, em suma, dificultou ainda mais a articulação de uma frente intersindical. Sob a influência comunista os funcionários da São Paulo Railway, por exemplo, demonstraram sua adesão ao plano de resistência aos efeitos da política de diminuição dos benefícios assistenciais. Essa postura seria reafirmada na votação sumária celebrada no salão “Itália Fausta” - na capital paulista⁹⁵.

Amadurecia-se a pretensão de lançar mão da “frente”, aparentemente frágil e contraditória diante das disputas pelo controle da organização dos trabalhadores. Embora o plano passasse por um momento de glória em maio de 1931, não sobreviveria a esse mês. Seu sucesso dependia tanto da adesão como da firmeza dos dirigentes classistas envolvidos. Alguns líderes dos ferroviários, todavia, hesitaram diante dos privilégios oferecidos pelo governo central. Antes disso, não obstante, a formação da “frente” havia inspirado uma série de discursos:

“AOS FERROVIÁRIOS

Tendo sido dilatado até 15 do próximo mês o prazo para apresentação à reforma da lei de aposentadorias e pensões, convida-se os ferroviários desta cidade a se reunirem amanhã, domingo, 31 do corrente, às 13 horas, na sede do Grêmio R. dos Empregados da Companhia Paulista, afim de deliberarem sobre o mesmo assunto e tomarem conhecimento das sugestões que serão apresentadas pelo Centro Beneficente dos Ferrovíários, do Rio de Janeiro, Centro Ferroviário da S. P. de São Paulo, em colaboração com o CENTRO FERROVIÁRIO BRASILEIRO de Campinas.

⁹⁵*Diário de São Paulo*, São Paulo, 9/5/1931.

Tratando-se de assunto de GRANDE INTERESSE GERAL, pede-se o comparecimento de todos.”⁹⁶

Entregue nas mãos de Salvador Prado e Antônio Urbano Filho, representantes do CFB na localidade - a incumbência de propagar a mencionada mensagem voltada aos ferroviários de Rio Claro -, a “frente sindical” era uma possibilidade que parecia próxima de se realizar em maio devido, em especial, à forma de conceber determinados pontos acerca, sobretudo, da reforma da legislação previdenciária. A confluência de perspectivas, manifestada naquele momento, parece não ter inibido o encaminhamento da intervenção estatal nos litígios trabalhistas.

As chances de autopromoção de um conjunto de dirigentes sindicais, desfavorecendo outros, surgiram num momento delicado do processo estudado. Afirmou-se como importante desde julho do mesmo ano, para os sindicalistas em questão, a busca da aproximação com o governo. Em troca de vantagens institucionalizadas, abandonaram a proposta de formação da “frente”, a qual viria opor-se à política de restrição de benefícios sociais. Mas continuaram lançando mão, apesar da guinada repentina, da veiculação da auto-imagem de “benfeitores da classe dos ferroviários”. O ponto-limite dessa estratégia foi, portanto, o rompimento com os que queriam enfrentar os membros do CNT e do MT.

De qualquer modo, a aproximação dos dirigentes do CFB com sindicalistas ligados a outras correntes ideológicas e políticas, ainda que momentânea, assim como seu desvencilhamento das *negociatas* estabelecidas com essas lideranças, resultara de uma singular capacidade de adaptação às situações mais adversas. Aliaram-se visando firmar a sua postura política e interagir no processo em questão, redefinindo os caminhos seguidos pela reforma do sistema previdenciário.

As lideranças do CFB passariam, na segunda metade de 1931, a engrossar as acusações contra os “privilegiados”, responsáveis pelas imaginadas exorbitâncias. Argumentavam que alguns abusavam das garantias previstas na legislação vigente - subentendendo-se, destarte, um comprometimento dos fundos assistenciais. Ganhando

⁹⁶*Edital chamando os ferroviários de Rio Claro e região à Assembléia Geral organizada pelo CFB, Rio Claro, 20/5/1931.*

fôlego desse modo, os que queriam desfazer o plano de união dos trabalhadores, no sentido de protestar contra as perdas das garantias sociais. Justificavam sua postura dizendo enxergar apenas os interesses dos segurados, ao passo que, na verdade, suas propostas afastavam-se cada vez mais do ideal de bem-estar operário.

As diferentes interpretações sugeridas por esses seriam repetidamente retomadas até 1932, comprometendo a luta contra as restrições propostas aos direitos sociais. Os dirigentes do CFB *viraram a casaca* [grifo meu] diante do acirramento dos enfrentamentos diretos.

Esses sindicalistas pactuaram da “frente intersindical” até meados de 1931, demonstrando que seu interesse estava nessa articulação. Logo em seguida deram uma guinada radical nessa postura, ao abrandar as críticas movidas contra o direcionamento dado pelo governo central ao tratamento da questão previdenciária.

A retomada de sua posição contribuiu - podemos induzir - por diversas maneiras à implementação da reforma legal pretendida pelo Executivo:

“Já temos, diversas vezes, escrito neste jornal demonstrando a falta de motivo que justifique o desconto a que as Caixas persistem em fazer.

A classe toda, de há muito, vem se batendo pelo afastamento da verba ‘assistência médica e hospitalar’, que é o escoadouro máximo de suas receitas. Não quiseram ainda nos atender.

Pois bem; querendo provar, a luz da evidência, que, a razão está ao lado da classe, resolvemos hoje, analisar em parte, o relatório da Caixa da Cia. Paulista, referente ao ano de 1929, chamando para este terreno a preciosa situação da nobre classe ferroviária de todas as Estradas, especialmente da Cia. Paulista.

Colocando-nos nesta atitude, seja-nos permitido afirmar que, absolutamente não nos move prevenção de caráter pessoal.”⁹⁷

As perdas trazidas pelo projeto governamental seriam toleradas pelas lideranças sindicais de Campinas, à revelia das lutas movidas por determinados dirigentes classistas mais aguerridos.

Enquanto isso os membros do CNT demonstraram-se desfavoráveis à situação da CAP da Companhia Paulista, e de outras instituições previdenciárias que se encontravam nas mesmas circunstâncias, cujas despesas eram tidas como comprometedoras ao

⁹⁷“Vida Ferroviária: O relatório de 1929 da Caixa da Companhia Paulista”. *Diário do Povo*, 11/3/1931.

funcionamento de todo o sistema. As críticas desses burocratas baseavam-se na análise de alguns pontos específicos, como do *item Movimento Hospitalar* - conforme ressaltou um observador, dizendo-se espantado com a despesa de 299.900.000 réis:

“E sabem os leitores quantos médicos tem a Caixa da Cia. Paulista?

Apenas (21) vinte um (...).

Ferrovários ativos e aposentados, os nossos direitos estão periclitantes; as despesas das Caixas, como acabamos de demonstrar, são colossais, elas multiplicam-se de ano para ano e os seus dirigentes, em vez de providenciarem no sentido de aliviá-las de verbas que podem, como já vimos dito, ficar a cargo de Associações Benéficas, acharam mais nobre, mais equitativo e mais humano, sacrificarem os aposentados e pensionistas, com o desconto de 15%.

Ferrovários ativos, vós sereis os aposentados de amanhã, e como os aposentados de hoje, ireis sofrer a mesma injustiça.”⁹⁸

Apesar de recorrer constantemente ao uso do termo “sagrado”, ao referir-se ao conjunto de direitos previdenciários, o autor do texto acima citado também inspirou-se na idéia de que havia abusos: resultantes do descaso de certos “trapaceiros”, que traíam aos interesses da maioria dos segurados com a exorbitância dos seus gastos. Alegou que esses sujeitos comprometiam a aposentadoria de muitos: um direito “justo, após dezenas de anos de serviços prestados pelos trabalhadores às suas respectivas empresas”. Conforme frisava a mensagem, os esforços despendidos pelos trabalhadores durante sua vida acarretavam na “perda” da “mocidade” e de “todo vigor das forças do organismo”.

Encontramos a publicação de inúmeros pareceres, divulgados pela imprensa relativos aos problemas envolvendo desvios dos recursos sociais, como o que foi escrito por Mário Ramos (Presidente do CNT em 1931): dirigindo-se diretamente a Lindolfo Collor, ele expôs ao ministro algumas impressões quanto a excessos no uso do patrimônio das CAPs com finalidades alheias aos interesses do atendimento dos segurados pelo sistema:

“Cita uma companhia de estradas de ferro, de São Paulo, a Paulista, onde verdadeiras obras de saneamento foram feitas com esses recursos. O que é preciso corrigir é o abuso. Em algumas caixas, o serviço médico foi organizado com

⁹⁸ *Idem.*

verdadeiro luxo, mas a lei atual já dá ao Conselho Nacional dos Trabalhadores para corrigir esses excessos.”⁹⁹

Mas o Ministro tinha outras preocupações na época. Collor, diante das polêmicas, do impasse e da conseqüente demora, que marcavam a atuação dos membros do CNT, buscou nortear as discussões sucintas para levar a soluções objetivas e rápidas em face de determinadas questões pendentes. Ele chegou a afirmar que as respostas viriam com um pouco mais de “bom-senso” (diga-se também consenso); e que se isso não ocorria era por culpa única e exclusiva dos próprios tecnocratas em questão. Cobrou rapidez e eficiência de suas atividades. Isso, num tom irritado, foi percebido com relação à definição das garantias médico-hospitalares: “Que esses serviços devem existir, isso ninguém discute. Mas devem eles serem mantidos pelas Caixas de Aposentadorias? Não é este o pensamento do Sr. Leite?”¹⁰⁰

A indagação do Ministro, dirigida mais especificamente ao dito membro do CNT, repousava no problema da insegurança demonstrada com relação à tomada de posições de todos os ligados àquele órgão governamental. A demora na tomada de decisões era motivo de cobranças feitas por Collor direta e indiretamente a eles. Foi o que demonstrou ao pronunciar-se aos jornalistas, ao intensificar os serviços do próprio grupo de debatedores no que diz respeito ao andamento do processo de reforma da legislação: “a própria subcomissão hesitou em considerar que esses serviços médicos deviam continuar a onerar as caixas.”¹⁰¹

A valorização de certos aspectos do assistencialismo operário, por parte das autoridades estatais, deve ser entendida como tática, alternativa e uma contrapartida considerada em face das alianças intersindicais tramadas na época. Me parece, aliás, que o próprio MT contribuiu para retardar ao máximo o processo de cumprimento das normas previdenciárias. Deste modo, dependia de posições favoráveis junto à sociedade, com o fim de deter o avanço das críticas contrárias às medidas tomadas; o que motivou a

⁹⁹“A Reforma das Caixas de Pensões e Aposentadorias: O que deliberou, ontem, a comissão encarregada de estudar o anteprojeto da nova lei”. *Diário de São Paulo*, 6/2/1931.

¹⁰⁰*Idem.*

¹⁰¹*Idem.*

implementação do plano de fazer com que os sindicatos posicionassem-se como “para-choque” dos conflitos classistas.

Diferente dos comunistas, os dirigentes do CFB demonstrariam prematuramente, com maior amplitude e mais abertamente o seu interesse pela fusão de atribuições de mediação dos direitos operários, principalmente no que diz respeito à criação de

“uma Caixa de Previdência, anexa ao Sindicato dos Ferroviários, com sede em Campinas, em substituição ao Centro Ferroviário Brasileiro, para garantir pecúlios às famílias de Associados Ferroviários, nos casos de falecimentos, tornam-se necessários que as cobranças de mensalidades sejam liquidadas mensalmente.”¹⁰²

A estratégia sindical convergia para o campo da organização assistencial, e era traçada pelo aparelho do Estado. Tendo em vista essa tendência, os dirigentes do CFB investiram na montagem de uma associação assistencial. Demonstravam conformismo, com relação às perdas acarretadas pela reforma da legislação previdenciária, especialmente ao incentivar a implementação de medidas paliativas para resolver a falta de seguridade dos seus associados. Nesse particular, não obstante, aqueles sindicalistas também pediram apoio à direção da Associação Beneficente Salles de Oliveira - instituição criada na cidade de Campinas, em 1893, por iniciativa da administração da Companhia Mogiana:

“Como essa Associação faz as suas cobranças pelas folhas de pagamentos do pessoal da Companhia Mogiana, a Diretoria deste Sindicato vem solicitar da D. Diretoria dessa Associação o consentimento de serem feitas as nossas cobranças incluídas com às da Salles de Oliveira.

Esta Diretoria, com muito prazer, gratificará essa Associação com a quota de 10% nas cobranças relativas ao Sindicato, deixando de gratificar com relação à Caixa de Previdência, por se tratar de pecúlios às famílias de associados falecidos.”¹⁰³

¹⁰²C. O. do CFB, 26/7/1932, enviada ao Presidente e aos demais membros da diretoria da Associação Beneficente Salles de Oliveira.

¹⁰³*Idem.*

Mas a solicitação seria desconsiderada. Os sindicalistas em questão continuaram, após o envio daquela mensagem, esperando em vão por uma resposta favorável. Ela não veio, ao menos até o início de 1933, o que impeliu-os a intensificar a propaganda da organização assistencial planejada. Tal disposição - argumentavam eles - visava restabelecer o direito de assistência médico-hospitalar.

Maio de 1932 é marcado por dois acontecimentos distintos, que merecem ser destacados rapidamente aqui. Vemos, de um lado, a promulgação do *Decreto-lei 21364* no dia 4, que estabelecia a jornada de oito horas de trabalho diárias ou quarenta e oito horas semanais para os empregados da indústria. No dia 28, sob iniciativa da diretoria do CFB, era criada a “Caixa de Previdência”. Ganhava corpo o empreendimento decidido recentemente, em assembléia geral extraordinária - como verifica-se na “leitura, discussão e aprovação do projeto dos [seus] Estatutos”. Polytano Barbosa, que presidia o sindicato na época, mais de um mês após a criação da “Caixa de Previdência”, relatou - numa carta que escreveu a Celso Rodrigues (encarregado de representar os interesses do CFB na cidade de Araguari) - que o empreendimento estava “sendo muito bem recebido pelos nossos colegas”¹⁰⁴.

Arelada ao CFB, a “Caixa de Previdência” contava com 707 associados em novembro de 1932. O empreendimento ressaltava nos discursos dos sindicalistas envolvidos. Estes argumentavam estar à procura de uma solução adequada, à necessidade da segurança operária diante de infortúnios causados por doenças e acidentes. Não obstante, a piora da situação das garantias individuais oferecidas pelo sistema das CAPs, em função da lei aprovada em outubro de 1931, trouxe impulso à proposta de fusão do papel assistencial e sindical, formado desde então dentro de um só campo organizacional.

Os dirigentes do CFB perceberam, no quadro descrito, uma situação propícia para ampliar seu poder de mandatários dos direitos operários, e buscaram estreitar os laços de dependência formados entre eles e a classe. Mas arriscaram-se ao sustentar a “harmonia” na sua relação com o governo: a perder a confiança dos trabalhadores mediante a defesa de um plano voltado à restrição dos direitos previdenciários. Sua situação era delicada e

¹⁰⁴C. O. do CFB, 8/7/1932.

marcada por contrariedades enfatizadas ante a diminuição das garantias sociais que afligia, justamente, os segmentos operários que se propunham a defender.

Apesar dos pesares, convém observar que as lideranças CFB demonstraram seus descontentamentos às autoridades. Tendo em vista a fatalidade trazida pela disposição do governo, não hesitaram em abandonar seus princípios. Flávio Bastos, entre os representantes da entidade que contavam com grande prestígio político, foi o que mais demonstrou contrariedade com relação aos planos do governo. A postura desse jurista é sugerida numa mensagem, enviada a ele pelas próprias lideranças do CFB, em julho de 1932. Tratava-se de um elogio ao memorial, de sua autoria, publicado recentemente pela imprensa carioca. Polytano Barbosa, presidente do CFB na época, felicitava-o por contestar, publicamente o projeto previdenciário preparado pelos membros do CNT. O plano do governo trazia uma diferenciação quanto ao tipo de tratamento médico-hospitalar a ser oferecido aos segurados ativos, de um lado, e aos pensionistas e aposentados, de outro. O sindicato naquele momento endossava a crítica feita a essa distinção.

Na carta, os dirigentes do CFB apoiaram o parecer de Brito Bastos. Além de compartilhar da crítica manifestada por Bastos, aqueles sindicalistas usaram do mesmo recurso ao, alguns meses depois, também enviar um protesto ao governo. Na correspondência, de repúdio à postura do CNT destinada à direção do Departamento Nacional do Trabalho, eles clamaram pela revogação do “monstruoso” [no seu entender] *Decreto 22016* (26/10/1932) e o restabelecimento do atendimento médico-hospitalar aos aposentados, nas mesmas condições dos ativos¹⁰⁵. Traziam a público, em meio a essa controvérsia, a idéia de que o interesse dos trabalhadores estava relacionado ao clima de “harmonia social”. Vinham, paralelamente, alertar as autoridades quanto ao perigo da reação operária, provocada pelas perdas de garantias trazidas pela reforma da legislação previdenciária. Era um sobreaviso, quanto à possibilidade de aumento dos descontentamentos gerados pelas restrições planejadas. Porém, os membros do CNT pareciam não pensar da mesma maneira.

¹⁰⁵C. O. do CFB, 22/12/1932.

Os dirigentes do CFB declararam nutrir aversão às posições assumidas por certos membros do CNT. Insinuaram, em alguns momentos, sua resignação quanto ao encaminhamento de determinadas questões, as quais arrastavam-se no plano dos debates da reforma previdenciária desde os primeiros meses de 1931. Nesse particular, aqueles sindicalistas não se restringiram a defender a manutenção dos preceitos legais vigentes. O sistema - lembravam os referidos sindicalistas - representava um importante instrumento para a promoção dos interesses sociais. Ante esse discurso reclamavam para si, amiúde, o título de “guardiões dos trabalhadores”. Entretanto, as referidas lideranças sindicais apoiavam-se em outros signos para promover a aproximação com as autoridades governamentais. Demonstrariam, na segunda metade daquele ano, uma notável tolerância em vista das perdas programadas pelos membros do CNT. Podemos presumir que foram expostos a uma significativa resignação, sobretudo diante do insucesso das condenações às perdas das garantias assistenciais assinalado anteriormente. Justificaram sua postura, nos meses que se seguiram desde julho, dizendo que estavam cômicos, quanto à impossibilidade de melhorar as condições dos trabalhadores sem “sacrifícios”. As lideranças do CFB mantinham um relacionamento fluente através do envio e recebimento de correspondência, então, com vários defensores de medidas enérgicas para conter o *déficit* das CAPs - sobretudo a diminuição dos direitos que vinham sendo oferecidos através do sistema.

A proposta de diferenciação da prestação dos serviços médicos hospitalares seria transformada em lei. Surgia daí a assistência ambulatorial, uma prática prevista por decretos aprovados anteriormente, que continuava ligada diretamente à estrutura administrativa do sistema previdenciário. Trata-se de uma orientação claramente fixada no sentido da compra de serviços de terceiros, ou seja, pagava-se pelos serviços prestados por entidades especializadas.

O importante a ser assinalado é que os serviços de assistência hospitalar continuaram como atribuição das CAPs. Os burocratas ligados ao CNT decidiram-se, num primeiro momento, que os segurados deveriam submeter-se aos locais de atendimento definidos pelos administradores da CAP à qual estavam ligados. Mas chegaram à conclusão de que os serviços dos hospitais conveniados ao sistema

previdenciário deveriam impor a criação de um sistema de concorrência, no qual iriam ser considerados somente os melhores preços.

Wanderley Guilherme dos Santos revela que a assistência médica oferecida pelo sistema piorou gradativamente desde o surgimento das CAPs. Tanto no plano das normas como na estrutura de gastos, esse serviço passa a ser visto como um aspecto de menor importância diante do conjunto de atribuições previdenciárias. É reduzido sucessivamente na relação assistência-despesa, como revela a seguinte seqüência do total despendido: 47,1%, em 1923, para 13,8% em 1930, para 10,2% em 1939 e daí 7,3% em 1949¹⁰⁶.

O agravamento do atendimento médico-hospitalar deveu-se a certos fatores que encontravam-se interligados entre si como, por exemplo, o aumento do número de segurados e as sucessivas restrições desse benefício decorrentes da reforma da legislação previdenciária. Desde 1928 que, diante das disparidades entre receita e despesas das CAPs, acusadas pelo CNT, um anteprojeto de lei visando diminuir o atendimento médico-hospitalar seria elaborado. Previa-se, entre outras medidas, o aumento percentual de contribuição de 3% dos segurados, além da própria modificação na forma de prestação daqueles serviços: atenção médica, internação, subsídio na compra de remédios, etc. Embora fosse suspensa em 1930, devido à movimentação revolucionária, a tramitação do referido projeto foi retomada no ano seguinte, tendo em vista estabelecer uma lei orgânica.

Antes disso, porém, se dizia que eram evidentes os problemas gerados pelo regime orçamentário do sistema previdenciário. De natureza política-financeira, a tendência de diminuição dos serviços prestados pelas CAPs persistiu inclusive após reformas legais como a sancionada em 1931 e, mesmo, a de 1934: que imputou à União o papel de contribuidora.

Uma nítida falta de concordância de idéias acerca da tomada de decisões gerava conflitos envolvendo dois grupos de burocratas: os favoráveis e os contrários à permanência da assistência médico-hospitalar. Era de comum acordo entre os membros do CNT, todavia, que os benefícios pecuniários fossem mantidos, isto é, desde que através da devida comprovação de um determinado tempo de serviços prestados pelos

¹⁰⁶Wanderley Guilherme dos Santos. *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro, Campus, 1979, p. 24.

interessados. Mas não conseguiam chegar a um consenso com relação a um ponto: como deveria se dar a aplicação daquela garantia? Podemos dizer que essa questão representou, para os membros do CNT, motivo de discórdia e polêmica em 1931.

A fixação do tempo mínimo exigido, para conceder-se aposentadorias e/ou pensões, foi um ponto muito difícil de ser votado. Isso proporcionou uma clara inquietação por parte do Ministro do Trabalho. Lindolfo Collor demonstrava uma clara irritação perante a demora da criação de um plano que viesse considerar o tempo de serviços prestados dos segurados.

Nos jornais que circulavam na época eram trazidas a público muitas expectativas com relação à situação dos que adentraram muito cedo como contratados no mercado de trabalho. O assunto esquentava o ânimo dos membros do CNT, que passaram a manifestar diferentes considerações, por vezes contraditórias no que diz respeito à imagem que tinham dos aspectos relativos à vida operária:

“(...) no Rio Grande do Sul raramente o operário de estrada de ferro vai aos 55 anos. E com 55 está completamente inutilizado. Mesmo conservado no serviço, é um inútil. Ora, não me parece razoável que se lhe conceda a aposentadoria, quando ele já está inutilizado. Vai para a casa e morre no período de um ano ou dois. Afirmo-lhes que estou relatando o resultado de observação prática e para que a aposentadoria deva ser concedida para que o operário possa descansar, não quando ele já vai para o cemitério.’

O Sr. Oswaldo Soares: ‘Eu estava de acordo desde que os recursos das coisas o permitiram.’

O Sr. Salles Filho: ‘Eu aprecio muito o testemunho do Sr. Ribas. Pode-se imaginar um foguista de navio trabalhando nas fornalhas aos 55 anos?’

O Sr. Ministro: ‘Conforme já esperava, a exposição do Sr. Salles Filho foi-nos útil.’”¹⁰⁷

Nos bastidores desses debates encontramos, por outro lado, objeção à posição daqueles burocratas. Diversas lideranças ligadas aos ferroviários defendiam sugestões bem distintas, as quais eram tiradas em assembléias, reuniões e debates e, em seguida, relatadas às próprias autoridades.

Podemos dizer que entre 1930 e 1931 assistia-se a um momento decisivo na história do movimento operário. O plano de racionalização - dos direitos oferecidos

¹⁰⁷ *Idem.*

através do sistema previdenciário - defendido pelos membros do CNT, parecia desmoronar em face da ação de alguns dirigentes sindicais. Apesar da oposição, manifestada por algumas lideranças ligadas às categorias seguradas, que colocava em risco a posição política assumida pelo governo central até maio de 1931, não foi possível barrar o plano pretendido pelas autoridades no processo de reforma legal. Não podemos negligenciar, entretanto, certas implicações trazidas em função da proposta da formação de uma “frente intersindical”. Embora malograda no ponto crucial que a inspirara - deter o avanço dos que queriam restringir os benefícios individuais prestados pelo sistema das CAPs -, o fato é que essa proposta propiciou uma solidariedade não percebida anteriormente no meio da organização operária, envolvendo em torno de uma só luta representantes sindicais ligados a diferentes correntes ideológicas e políticas:

“Conforme fora convocada pelo Centro Ferroviário Brasileiro, com sede em Campinas, realizou-se anteontem, na sede do Grêmio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista, desta cidade, uma grande reunião dos funcionários ferroviários aqui residentes, e à qual se apresentou uma delegação da Liga Operária Brasileira, de São Carlos, com credenciais representativas da União Operária dos Funcionários da Estrada de Ferro Araraquarense.”¹⁰⁸

A despeito da orientação política heterogênea vista entre os ferroviários, que predominavam numericamente entre as categorias atendidas pelas CAPs na época, os impulsos que partiam de suas lideranças tinham um peso especial. Mais uma vez devemos considerar a importância econômica e estratégica dos ferroviários no cenário nacional. E, por fim, que contavam com lideranças sindicais que, a grosso modo, davam uma enorme importância à questão das disputas por direitos sociais.

O desenrolar dos conflitos envolvendo alguns sindicalistas e o governo central passaria por uma guinada no decorrer de 1931, graças às articulações de barganha que culminaram no reconhecimento e na aceitação do caráter autoritário assumido pelo Governo Vargas. Os dirigentes do CFB, por exemplo, mesmo apoiando o pacto intersindical, ao menos até meados de 1931, nunca distanciaram-se da defesa da proposta

¹⁰⁸“A Grande Reunião dos Ferroviários, anteontem, na sede do Grêmio Recreativo”. *Diário de Rio Claro*, Rio Claro, 2/6/1931.

de uma “harmonia social”, o que facilitou o referido desfecho: fortalecimento do poder do Executivo através da própria intervenção na organização sindical.

Do socialismo ao fascismo¹⁰⁹: não importava a ideologia seguida para o entrosamento no “pacto intersindical”. As diferenças de princípios políticos eram deixadas temporariamente de lado pelas lideranças dos ferroviários, infundadas na perspectiva de lutar pela manutenção de certas garantias assistenciais. Tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro, as articulações restringiam-se mais ao âmbito estadual.

Se em São Paulo a proposta de formação da “frente” pareceu florescer sem problemas, em outros estados, como no Paraná e no Rio de Janeiro, não repercutia da mesma maneira. Os laços regionalizados serviam, basicamente, como referência para o estabelecimento de um conjunto de pactos provisórios.

Apesar das manobras implementadas, e a pressão que emanava destas, podemos perceber um insucesso do propósito de impelir os membros do CNT e do MT a rever sua postura, renunciando assim à intenção de restringir os direitos previdenciários. De modo semelhante à inconsistência da determinação que levava à formação da “frente única”, a instabilidade das articulações da organização operária seria, apropriadamente, explorada pelos representantes do governo central. Estes encontraram forças para levar adiante, enfim, tanto o processo de institucionalização dos sindicatos operários como a política voltada à diminuição das garantias sociais.

E o processo analisado desemboca, apesar das circunstâncias consideradas, num fortalecimento gradativo do poder governamental, devido às táticas empregadas com a finalidade de neutralizar o vigor dos protestos no interior da organização operária. Interessa saber, nesse sentido, o modo volúvel como as lideranças que buscaram formar a “frente intersindical” interagiram em face das manobras que resultaram na intervenção estatal.

¹⁰⁹Argumentando sobre a orientação fascista, defendida pelas lideranças do Sindicato dos Ferroviários da E. F. Araraquara, Ricardo Antunes resgata um curioso elogio a Salazar feito em 1934. Salazar, para os dirigentes daquela entidade, não seguia os mesmos *processos* considerados pela *doutrina* [grifo meu] de Mussolini. O governante português - argumentavam os referidos sindicalistas - tentava de forma mais “objetiva” reconstituir Portugal, “moral e materialmente”: *O Trabalho (Órgão dos ferroviários da E.F. Araraquara e Interesse do Comércio e Lavoura)*, 4/3/1934. Apud. Antunes, op. cit., p. 94.

Não podemos perder de vista as pendências derivadas dos litígios trabalhistas, e considerar a influência ainda maior que passou a ser exercida sobre as lideranças operárias, sobretudo as que tradicionalmente colocavam-se a favor da “harmonia social”. Acompanhando o quadro descrito veremos as divergências destes aos propósitos de outros que propunham a “frente intersindical”; as quais podem ser percebidas tanto em propósitos declarados formalmente como nos emanados informalmente mediante às autoridades. Trata-se, também, de distinguir as reivindicações diretas, manifestadas pelos trabalhadores, das defendidas em nome de suas lideranças sindicais.

Legítimos representantes da classe dos ferroviários - conforme declararam determinados observadores da época - eram os “vigilantes atentos dentro de uma harmonia e de uma disciplina exemplar; esses obreiros muito tem contribuído, não só para seus associados como para seus irmãos de ideais.”¹¹⁰ A idéia de contribuição era baseada nas ações voltadas ao campo dos direitos instituídos. Resume-se, por exemplo, no conteúdo da matéria publicada pelo jornal *A Esquerda*, no dia 1 maio de 1931: uma crônica da “ação valorosa” de sindicalistas paulistas e cariocas que estavam negociando com os membros do MT algumas medidas voltadas ao “bem-estar” operário. Segundo o texto mencionado, essas lideranças se reuniram diversas vezes, para planejar uma manifestação na Capital Federal (que ocorreu logo em seguida), com o fim de sensibilizar as autoridades para a questão da reforma da legislação previdenciária. Contados entre esses sindicalistas, os dirigentes do CFB contribuíram com outras propostas nessa mesma perspectiva. A condenação das propostas assumidas pelos membros do CNT, com relação à elaboração do anteprojeto voltado àquela questão, não seria mantida nos meses seguintes, ao menos com a mesma intensidade.

Ao menos até maio de 1931, a direção do sindicato campineiro expressou, junto a outras lideranças sindicais, um nítido descontentamento diante da posição assumida pelas autoridades. Essa condenação inspirou vários artigos de jornais, que ilustram bem o quadro referindo-se à postura de sindicalistas que, aparentemente, vacilaram mediante às pressões contrárias ao encaminhamento do processo de reforma da previdência, e que não

¹¹⁰“A Batalha nas Associações”, op. cit.

puderam dar as costas à intensidade das reclamações movidas por suas bases de sustentação política:

“Destarte, com o apoio incondicional, leal e sincero do proletariado da Central do Brasil, o único que faltava transpirar as suas verdadeiras intenções, sobre o assunto, o Centro Beneficente dos Ferroviários do Brasil, gloriosamente, conseguiu constituir a tão almejada frente única dos ferroviários do Brasil. Unidos, pois, se acham duzentos mil obreiros que, levados pelo mesmo sentimento de solidariedade humana, saberão conquistar a palma da vitória de uma justa aspiração.”¹¹¹

É bom lembrar que até 1933, no que diz respeito à organização previdenciária, prevaleceu o vínculo por empresa e não por profissão. As peculiaridades estratégicas desse sistema eram sentidas simultaneamente em cada estado, especialmente em São Paulo e no Rio de Janeiro.

A montagem desse esquema refletia-se até mesmo no tipo de protesto dos representantes de cada corrente sindical. Ao contrário do que determinava a lei, os anarquistas baseavam-se na distinção por profissão para a organização operária e, portanto, o sistema das CAPs era contraditório com seus preceitos.

Ao passo que os libertários, comunistas e seguidores de outras tendências consideravam o enfrentamento direto, como meio reivindicatório legítimo, os dirigentes do CFB e do CBF do B eram contra. Estes preferiram outros recursos, ou seja, utilizar-se de expedientes *diplomáticos*. Trataram de por em prática esse modo de reivindicação, por exemplo, na elaboração de um memorial entregue ao Ministro do Trabalho no dia primeiro de maio de 1931, conjuntamente com as lideranças do Centro dos Operários e Empregados da Light.

Alianças temporárias e esporádicas, no mesmo período, propiciavam a aproximação de lideranças que representavam entidades diversas, e destas com o governo, como ocorreu ainda naquele mês envolvendo, além das associações já mencionadas, a Associação Beneficente e Protetora dos Brasileiros da Western Telegraph e o Centro dos Ferroviários da São Paulo-Rio Grande.

¹¹¹“Ficará Constituída a Frente Única da Numerosa Classe dos Ferroviários? - A Reunião da Associação de Auxílios Mútuos da E. F. C. do Brasil”. *A Batalha*. Rio de Janeiro, 29/5/1931.

Enquanto alguns sindicalistas distanciavam-se, outros afinavam suas metas com as defendidas pelo MT - que buscava apoio ao plano assumido em nome do governo central, principalmente em determinados momentos de crise política. Fica nítida, então, a dependência mútua e o ideal de aliança oportunista, que se constituía como um fator definidor no encaminhamento de sugestões voltadas às alterações na legislação social.

Não sem razão, 1931 era concebido pelos dirigentes do CFB como um ano propício para as arrumações legais que, contudo, não deixaram de condenar a intenção de excluir antigos preceitos legais. O descaso demonstrado pelos membros do CNT, quanto a algumas das propostas manifestadas por aqueles sindicalistas, nem sempre foi justificado no decorrer dos debates ocorridos:

“Esta proposta visa apenas manter o dispositivo constante do Art. 25º da Lei 5109¹¹², que não sabemos por que motivo foi eliminada do projeto em debate. Tratando-se de uma garantia para os associados consideramos este ponto de suma importância para a sua tranqüilidade.”¹¹³

Como vimos, as lideranças do CFB também criticaram o processo em que se dava a reforma legal, condenaram sobretudo a falta de transparência dos estudos a respeito. Para esse expediente não limitaram-se aos contatos fluentes com a imprensa local, ou seja, recorreram a jornalistas de outros centros urbanos. É bastante ilustrativo, no que diz respeito à veiculação das propostas dos referidos sindicalistas, considerar a convivência que sustentaram com os dirigentes dos jornais *A Esquerda* (instalado na capital federal) e *O Estado de São Paulo* (na capital paulista), que expunham as análises que aqueles e representantes de outros segmentos sociais haviam elaborado sobre a atuação do CNT. Mas isto deu-se de maneira cada vez mais moderada, especialmente desde o golpe de 1930.

O Estado de São Paulo, que deixava para trás sua tática de opor-se ao regime, apostou na política de Vargas esperando que esta pusesse freios aos conflitos trabalhistas.

¹¹²Que diz: “A aposentadoria definitiva é vitalícia e o direito a percebe-la só se perde por causa expressa nesta lei.”

¹¹³*Diário do Povo*, 29/5/1931, op. cit.

Como já ocorria no período que antecedeu seu governo, Vargas não desconsiderou o empastelamento dos meios gráficos, entre outros recursos considerados para silenciar seus oponentes políticos. *Paz e harmonia* [grifo meu], portanto, não foram os únicos aspectos delineadores da estratégia da nova orientação oficial. O autoritarismo seria justificado como um meio indispensável: em nome da restauração das forças econômicas e dos recursos financeiros do país¹¹⁴.

Por conseguinte, o poder arbitrário no novo regime agilizava e desfigurava a dinâmica das coisas e pessoas, redirecionando-as, como verifica-se no caso da reforma previdenciária. No quadro discutido, os meios de comunicação vão tomando um espaço cada vez maior para a divulgação das propostas políticas e tornam-se num baluarte imprescindível para a própria afirmação do sistema político. Lindolfo Collor soube apropriar-se, de forma bem oportuna, desse instrumento de propaganda. Precisou desse recurso inclusive para impor-se perante outras autoridades governamentais, o que parece ter repercutido positivamente para os trabalhos desenvolvidos pelos membros do CNT.

Sob determinação do seu ministério, a partir de fevereiro de 1931, os integrantes daquele órgão dividiram-se em 2 comissões: uma deveria receber e ordenar as propostas enviadas por subcomissões técnicas ao passo que outra deveria recolher e ordenar as sugestões enviadas pelos sindicatos e, mesmo, conselhos das CAPs.

A comissão incumbida de conceber o anteprojeto governamental era formada por três membros: Saboia de Medeiros, Salles Filho e Osvaldo Soares. Desde 5 de fevereiro, de 1931, que esses burocratas ficaram responsáveis pela coordenação de três subcomissões técnicas: “encarregadas, respectivamente, da parte atuarial, administrativa e financeira”¹¹⁵.

O contexto arrastou-se até setembro, período em que os dirigentes da organização operária não limitaram-se a mandar suas sugestões via correspondência postal. O Ministro do Trabalho geralmente tinha audiências com algumas lideranças sindicais. Formava-se, através dos encontros com Collor, um forum de debates polêmico, envolvendo os representantes do CNT e diversos representantes operários.

¹¹⁴Maria Helena Capelato, op. cit., p. 109.

¹¹⁵*Diário de São Paulo*, 6/2/1931.

O dia 21 de fevereiro foi marcado por um curioso acontecimento. A narração da reunião ocorrida nessa data revela como o Ministro do Trabalho ficou transtornado, diante de um problema aparentemente banal, mas bem evidente no próprio meio de negociações: “Vem para o tapete da discussão o art. 31, atual 39, propondo alguém que a ele se acrescente a palavra ‘mensais’ e outro delegado que se adicione ‘por dia ou por hora’. - Acha bem? - pergunta risonho e de bom humor o ministro.”¹¹⁶

Lindolfo Collor sabia que era necessário mais do que riso para cumprir a tarefa de obter consenso na posição dos envolvidos. Saboya de Medeiros, um dos presentes ao encontro, ao referir-se à questão de não se tocar nos benefícios dos segurados deixou escapar uma aparente manifestação de alívio: “para tudo o que se discutiu existe a válvula da revisão”¹¹⁷.

Eram muitas as pressões exercidas pela imprensa sobre os membros do CNT, buscando informações a respeito do que decidiam. Estava em jogo a reforma da legislação previdenciária, ansiada por uma significativa parcela da classe operária. Viveu-se, após fevereiro, um período de maior expectativa quanto a acertos decididos pelos burocratas.

Porém, o clima tenso visto no decorrer de 1931, descrito em vários textos impressos pelos jornais da época, que parecia que não ia culminar em qualquer definição, acabou revelando-se em um espetáculo de pouca graça, especialmente após a resolução das perdas de direitos ocorrida em outubro. O problema conhecemos bem atualmente pois, afinal, a reforma do sistema previdenciário no país continua como um tema pendente. Tratava-se, como Saboya de Medeiros sabiamente previa, de um espaço provisório da afirmação dos direitos operários. A controvérsia envolve um contexto estigmatizado por esperanças fundadas em probabilidades e promessas; as quais refletiam, enfim, a situação dos antagonismos manifestados na relação capital-trabalho.

¹¹⁶“Caixa de Pensões e Aposentadorias: Foram discutidos os artigos 27, 28 e 29”. *Diário do Povo*, 22/2/1931.

¹¹⁷*Idem*.

Noutra oportunidade, uma vez perguntado sobre a intensa polêmica decorrente do processo de interpretações, debates e estudos elaborados pelos membros ligados ao CNT, Medeiros limitou-se a argumentar que tal questão “deve ser resolvida pelos atuários”¹¹⁸.

Collor, além do papel de destaque que exerceu em face da organização das reuniões, quando se juntavam os representantes de alguns sindicatos operários de um lado, e os do CNT de outro, acabou assumindo a função de porta-voz de todas as autoridades governamentais ligadas ao planejamento da reforma da legislação previdenciária. Nessa condição é que dirigia, junto à imprensa, o “pensamento do governo” [dizia o Ministro].

Diante de divergências manifestadas entre os próprios membros do CNT, com relação às discussões sobre a reforma das CAPs, Lindolfo Collor deu prova de sua eloquência. Ele visava, sobretudo, tirar os obstáculos do trabalho dos juristas que atuavam em nome do governo central. O ministro enfatizava que a demora das atividades das comissões devia-se à ausência de um “acordo comum” [suas palavras]. Afinal, eram muitas as divergências.

Collor sugeria acreditar candidamente que pudesse haver, entre os juristas que compunham aquele órgão governamental, um interesse neutro, imaterial, que certamente deveria repercutir rapidamente na concordância sobre os pontos de vista envolvidos.

Uma nova etapa do processo de redirecionamento da legislação previdenciária brasileira seria concretizada sob pressões dos trabalhadores, dos empresários e, enfim, do próprio Collor. Num determinado momento, marcado pelas divergências, ele assim interveio: “Assim, não se vê por que se prolongar a discussão do modo por que se vem fazendo”¹¹⁹. Buscava promover, desse modo, a minimização das divergências surgidas. Por vezes eram calorosas as discussões que volta e meia, pareciam desviar a objetividade dos membros do CNT. A “paixão”, que Collor enunciou, não cabia na rigidez de concentração que o problema a ser resolvido exigia daqueles debatedores.

¹¹⁸“O que pensa o Sr. Saboia de Medeiros”. *Correio da Tarde*, São Paulo, 12/3/1931.

¹¹⁹“Reuniu-se novamente, no Ministério do Trabalho, a comissão que estuda a reforma da lei das CAPs”. *Diário da Noite*, São Paulo, 10/4/1931.

Alguns dos segmentos operários ainda não abrangidos pelas CAPs, em julho, radicalizaram suas pressões sobre as autoridades políticas. Lutavam, então, por uma maior elasticidade na abrangência do sistema.

Em agosto, representantes dos têxteis e de outras categorias operárias ainda buscavam negociar diretamente com as autoridades governamentais, visando obter os mesmos benefícios oferecidos aos ferroviários desde 1923:

“Rio, 17 (H.) - Esteve hoje à tarde no ministério do Trabalho a delegação dos operários em fábricas de Tecidos em São Paulo, a qual já no sábado conferenciou longamente com o Sr. Lindolpho [sic] Collor, apresentando-lhe, como já se notificou, um memorial acompanhado dos ‘itens’ em que os paulistas substanciam as suas reivindicações. A comissão terá outra conferência amanhã com o titular do Trabalho.”¹²⁰

Essas queixas propiciavam um clima oportuno ao andamento do processo de reforma da legislação previdenciária. Observou-se desde outubro de 1931, em função da reformulação da lei, um aumento das categorias operárias seguradas; mas não a manutenção dos direitos proporcionados até então pelo sistema das CAPs. Os ferroviários e os portuários amargaram simultaneamente à reforma da legislação, como já discutimos exaustivamente no decorrer deste texto, duas perdas consideráveis: o desconto de 15% sobre o valor de aposentadorias e pensões e a restrição aos serviços médico-hospitalares.

Não obstante os descontentamentos sociais gerados nesse processo, os dirigentes do CFB demonstraram-se enormemente preocupados em reduzir o impacto das medidas com entendimentos diretos com os representantes patronais. O assunto é trazido a tona na correspondência enviada a Horácio Antônio da Costa, Inspetor Geral e Presidente do Conselho Administrativo da Caixa de Aposentadoria e Pensões da Mogiana. No meu entender chega a ser ridícula a pretensão de sondagem da disposição do administrador no tocante à “prestação dos favores legais aos ferroviários, e se a mesma Caixa julga necessário o abatimento de 15% nas aposentadorias já outorgadas.”¹²¹

¹²⁰“Tecerões em Conferência com o Ministro do Trabalho”. *Correio Popular*, 18/8/1931.

¹²¹C. O. do CFB, 31/10/1930, enviado ao Presidente do Conselho da Caixa de Aposentadoria e Pensões da Companhia Mogiana, que estava sediado em Campinas.

Pensando bem, os dirigentes das ferrovias não davam nenhuma prova de que seu interesse pelo campo do assistencialismo continuava o mesmo de épocas passadas. De nada adiantou criticar, explicar, pedir justificativas e, enfim, lembrar as necessidades dos trabalhadores. Os empresários não abriram mão da restrição de garantias prevista na lei, pois com isto iriam ter de desviar menos recursos para o pagamento de benefícios aos operários.

Extremamente polêmica, a decisão de subtrair 15% dos valores pagos aos aposentados e pensionistas (estabelecida com a aprovação do CNT) acabou prevalecendo na lei de 1931. Essa medida também seria motivo de um apelo “para o espírito de justiça” a Lindolfo Collor. Diziam esperar - as lideranças do CFB - que o Ministro do Trabalho intercedesse, através da “suspensão de tão pesados descontos”:

“Consoante os officios que tenho tido a honra de dirigir a V. Excia., os aposentados e pensionistas das Estradas de Ferro Paulistas, sofreram descontos de 15% em todas as quotas, tanto em Janeiro como em Fevereiro últimos, alegando-se a apuração de eventuais déficits, calculando-se até as contas de Setembro último, quando os balancetes da São Paulo Railway Company, referente ao ano findo - acusa um saldo de Rs. 607.923\$860 e o balancete da Companhia Mogiana, referente ao mesmo período, apresenta o saldo de Rs. 292.087\$432 - importâncias que naturalmente vão ser incorporadas ao Patrimônio, o que nos parece injusto, poderia ser feito por ocasião da entrada da reforma em vigor.”¹²²

Getúlio Vargas recebeu das mãos de Collor, em setembro de 1931, o novo projeto de revisão da legislação previdenciária. As lideranças do CFB persistiram demonstrando, aos trabalhadores, o “enorme” esforço visando direcionar e antecipar os resultados do processo descrito. Sindicalistas paulistas e cariocas, que se destacavam entre os ferroviários na época, demonstravam-se descontentes quanto à pendência da referida questão. Mas a lei seria aprovada em outubro, momento em que os sindicatos passavam, paralelamente, a exercer um papel decisivo para, contraditoriamente ao que provavelmente vinha sendo esperado por vários segmentos operários, justificar as perdas.

¹²²C. O. do CFB, 12/3/1931, assinada por Francisco Gonçalves Gomide.

Os dirigentes do CFB davam especial atenção às notícias sobre o processo de reelaboração da legislação previdenciária. Sob esse aspecto valorizavam a edição de informações tratando de decisões recentes, tomadas pelas comissões nomeadas pelo governo. Esses sindicalistas insistiam, paralelamente às mensagens publicadas, que continuava arraigado o interesse pela causa operária da associação que dirigiam.

Sugere a leitura da vasta correspondência escrita durante 1931, que os dirigentes do CFB evitaram indispor-se com as autoridades políticas relacionadas à montagem do assistencialismo oficial. Mas ficava delicada a situação dos partidários do governo diante da política empreendida de contenção de gastos. Como explicar aos trabalhadores, então, o infame desconto de 15% e as restrições ao oferecimento dos serviços médico-hospitalares?

Representantes de entidades como o CFB e o CBF do B tentaram elaborar, discutir, aprovar e encaminhar um conjunto de sugestões, as quais eram expostas paralelamente às propostas encontradas pelo CNT. Tornava-se difícil sua tarefa de definir sugestões e encontrar alternativas para interpreta-las sem atrair o descontentamento do governo. Havia inclusive semelhanças entre suas propostas e as vistas no projeto governamental. Qual era o ponto-limite para manter a “boa relação” com as autoridades? - era a pergunta que aqueles sindicalistas deviam fazer-se.

Um abalo moral sobrevinha a esse problema - se é que ele existiu - pois, afinal: a qual papel os interesses dos segmentos sociais representados ficariam relegados? Considerando a suposta inquietação, podemos aproveitar o ensejo para imaginar que foi grande o embaraço experimentado pelas lideranças sindicais operárias diante daquela questão. Sem pretender especular mais a respeito, cumpre lembrar que o panorama estudado é marcado pelo envio de muitas propostas às comissões do CNT - cujos membros eram atingidos diretamente pela reação dos segmentos segurados envolvidos.

Até setembro de 1931, vários sindicalistas encontraram-se por diversas vezes com Lindolfo Collor. Nesses momentos era dada uma atenção especial à reforma da legislação previdenciária, assunto que normalmente atraía os ferroviários às reuniões e assembléias.

Francisco Gonçalves Gomide, ao trazer à baila a importância em se atentar aos arranjos, concebidos pelos burocratas, aproveitava para valorizar a continuidade de

direitos concedidos através dos decretos de 1923 e de 1926. O recém-eleito, Presidente do CFB para o exercício de 1931, sentia-se pressionado sobretudo pelos filiados àquela entidade, os quais tinham interesse, justamente, em ver as decisões votadas em assembléias e em encontros serem levadas a sério. Os sindicalistas citados buscavam sustentar sua influência no meio operário, apesar da postura contraditória que assumiam, por vezes, diante do processo da reforma da legislação previdenciária. Para isso, todavia, tiveram que explicitar uma parte importante das reclamações operárias:

“(...) Por isso é que as mesmas tinham sido aprovadas e merecido apoio de 80.000 ferroviários da capital da República e da capital do Estado, e mais de Jundiaí e Campinas e outras cidades, além da aprovação também de 30.000 funcionários da Light and Power do Rio e de S. Paulo e outros 20.000 desses dois importantíssimos centros do país, pelas suas associações representativas, perfeitamente organizadas.”¹²³

O preparo de eventos e encontros, com o propósito de deixar vazar a tensão dos trabalhadores, desviava boa parte da atenção das lideranças do CFB e de outras associações classistas. Tais momentos foram noticiados por diversos jornais, cujas reportagens refletiam as pressões que procediam dos descontentamentos populares - também exercidas, apesar de não serem tão perceptíveis, sobre as autoridades. A cobertura desses acontecimentos ressaltava a influência explicitada no meio operário. Em 1931, perante a proposta de diminuição das garantias previdenciárias, vários dirigentes sindicais ligados aos ferroviários incorporavam na sua estratégia política o *slogan* da “frente única”. Tratava-se de um dos planos direcionados à cobrança de direitos sociais: “Era a frente única, pois, que se formava para pleitear justos direitos, e todos os presentes à reunião estavam convidados a dar o seu voto para o efeito desejado.”¹²⁴

Tentando dar vazão aos descontentamentos operários, os dirigentes do CFB souberam apropriar-se de uma proposta semelhante à que os comunistas sustentaram nos anos 20. Mas diante de diversas circunstâncias, no que diz respeito à tática de solidariedade empregada, destinada a concretizar a “frente”, objetivaram incomodar o menos possível as autoridades. Esses defensores da “harmonia social” afirmavam

¹²³“A Grande Reunião...”, op. cit.

¹²⁴*Idem.*

descartar quaisquer hostilidades dirigidas abertamente ao regime. Isso ficou evidente em momentos diversos e diante de ações direcionadas, quando buscavam aproximar-se por meios diplomáticos do governo central. Contraditoriamente ao que revelavam quando achavam-se na presença de um público formado por trabalhadores descontentes, ressaltando que estavam dispostos até mesmo a unir-se aos representantes de correntes rivais, a “boa relação” com as autoridades foi uma vertente nítida na estratégia seguida por aqueles sindicalistas, especialmente a partir de julho de 1931.

Até então, os dirigentes do CFB haviam firmado alianças com representantes de diversos sindicatos, a exemplo do que os comunistas empreenderam nos anos 20. Mas há uma situação observada no decorrer das pesquisas que me deixou perplexo, exatamente por não entender certas manifestações e posições assumidas por determinadas lideranças ligadas aos ferroviários.

Contudo, embora eu não tenha subsídios para identificar a corrente política e ideológica à qual estavam vinculados, os dirigentes da Associação dos Ferroviários de São Paulo, e apesar de que para algumas lideranças sindicais eles fossem libertários - impressão que se desfaz em 1931, com o reconhecimento oficial da entidade -, fica a dúvida: estes sindicalistas eram comunistas? Tratando desta questão podemos considerar, primeiramente, que a política obreirista seguida pelo PCB no início dos anos 30 era contraditória às alianças com representantes de outras correntes políticas. Ora, essa lógica implica em observar a ambigüidade na aproximação entre a AFSP e o PCB - percebida na leitura do conteúdo de diversas cartas ofício do CFB: que revelam a troca de cortesias envolvendo os dirigentes das duas associações classistas. O mais forte indicador de que os dirigentes da AFSP não eram comunistas reside em outro aspecto envolvendo a postura do PCB no início dos anos 30: a negação dos ditames políticos impostos pelo Governo Vargas, mais especificamente no condizente às relações trabalhistas. Contudo, não podemos negligenciar o fato de que os dirigentes da AFSP vinham identificando-se com setores da esquerda até então - apesar dos libertários chamarem a atenção para a contradição que isso representava em 1931. A lógica das lideranças anarquistas pode ser percebida na manifestação dos dirigentes da FOSP (de surpresa e desagrado ante o reconhecimento oficial da AFSP). Como explicar, enfim, a postura política assumida

pelas lideranças ligadas à AFSP? Talvez o leitor fique decepcionado em não encontrar uma resposta elucidativa quanto a essa questão no decorrer do presente ensaio.

Todavia, no que diz respeito à aproximação entre o CFB e a AFSP, convém destacar alguns pontos de semelhança e distinção entre os dois sindicatos. Apesar de um e outro deterem uma respeitável influência em redutos de peso estratégico na organização operária, os filiados da AFSP eram formados na sua maior parte por empregados em estradas de ferro residentes na capital, e não no interior de São Paulo - diferindo-se, nesse sentido, do que ocorria com relação ao CFB. Por outro lado, não obstante às divergências políticas e ideológicas que pudessem existir entre aquelas associações, é notável que as lideranças de ambas acenaram positivamente à proposta de um tipo de aliança momentânea, que repercutiu de forma contraditória no meio operário e confusa junto à imprensa entre 1930 e 1931.

À primeira vista, podemos dizer que a inclinação de lideranças sindicais contrárias àquele tipo de aproximação não atrasou o processo de articulações que levou à oficialização tanto da AFSP como do CFB. Pelo contrário, enquanto a AFSP obteve o reconhecimento já em 1931, a outra entidade conseguiu o mesmo no ano seguinte, o que vem instigar uma suspeita quanto à disposição do governo em concretizar negociações com entidades de peso no meio operário.

Desde a segunda metade de 1931 que a cordialidade, manifestada pelos representantes dos dois sindicatos, contrastou de modo mais incisivo no plano estratégico de disputas por poder vistas sobretudo no meio da organização dos ferroviários paulistas. E assim, aquela relação deixou de ser alimentada e exaltada após inúmeras demonstrações de confiança mútua - reveladas por Félix da Cunha e Polytano Barbosa, que presidiam, respectivamente, a AFSP e o CFB.

Chegaram, os representantes do sindicato campineiro, a consultar-se junto a Félix da Cunha, para saber qual a sua posição ante a reforma da legislação previdenciária. Muitas razões impulsionava-os a querer conhecer os pontos defendidos pelo Presidente da AFSP. Manifestaram tal interesse nos seguintes termos: “Pedimos o obséquio nos informeis quais as vossas impressões a respeito, pois, pensamos que este anteprojeto uma

vez convertido em lei, virá prejudicar os nossos interesses.”¹²⁵ Podemos dizer que a questão previdenciária fundamentou a referida aproximação. Contudo, as alianças baseavam-se em intenções nem sempre declaradas pelos sindicalistas envolvidos.

3.5 - A INTERVENÇÃO DOS ADVOGADOS DA QUESTÃO SOCIAL

A Razão (jornal do interior paulista) publicou no dia 21 de agosto, de 1931, uma interessante acusação sobre o método de trabalho que estaria sendo empregado pela comissão encarregada - pelo Ministro do Trabalho - para o estudo do projeto de reforma da “lei dos ferroviários” (expressão muito usada na época pelos que se referiam ao sistema das CAPs). Brito Bastos causava estrondo ao dizer que as sugestões enviadas ao CNT sequer eram lidas:

“O Sr. Brito Bastos, muito conhecido nos meios operários, queixa-se que essa comissão vem atirando à cesta de papéis velhos, tudo o que se fez até agora, pretendendo não levar em conta sugestões apresentadas no anteprojeto da reforma.”¹²⁶

Desde junho que se explicitava o descontentamento dos sindicalistas paulistas quanto às atitudes dos membros do CNT. Propunham a aliança intersindical, especialmente nos momentos que expunham suas reclamações, quanto à suposta falta de apreciação de determinadas propostas encaminhadas às autoridades. Naquela época, as sugestões deveriam ser consideradas pelas comissões que respondiam pelo estudo do anteprojeto das CAPs:

“Tais sugestões, que, em tempo, foram amplamente divulgadas através da imprensa do Rio e de São Paulo, foram elaboradas, de comum acordo, pelo Centro Beneficente Ferroviário do Rio de Janeiro, Centro Ferroviário da São Paulo Railway de S. Paulo e Centro Ferroviário Brasileiro de Campinas, cujo presidente, Sr. Francisco Gonçalves Gomide, funcionário aposentado da Companhia Mogiana, veio especialmente presidir a reunião, acompanhado dos Srs. Polytano Barbosa, vice-presidente; Antônio Cypriano, 1º tesoureiro, ambos também aposentados da Mogiana, e José Cardoso de Mendonça, funcionário da contadoria da mesma estrada e relator da comissão que elaborou as sugestões.”¹²⁷

¹²⁵C. O. do CFB, 30/11/1931.

¹²⁶“Protesto contra o método de trabalho empregado pela comissão que estuda a Reforma”. *A Razão*, Casa Branca, 21/8/1931.

¹²⁷“A Grande Reunião...”, op. cit.

Com exceção da entidade dos funcionários da São Paulo Railway, as outras agremiações mencionadas mantinham cordiais relações com o governo. Trata-se de uma face da vontade coletiva dos trabalhadores: obter um conjunto de garantias sociais a qualquer custo. Mas delineava-se uma aparente fraqueza naquela postura diplomática.

Talvez fosse melhor não manter tanta cordialidade com o governo, ou seja, considerar outros meios de luta diante da contração dos direitos oferecidos aos associados às CAPs. Mas essa idéia é produto de pura especulação. Vejamos os fatos.

A partir de março, alguns consultores jurídicos aceitavam a existência de uma crise financeira na administração das CAPs. A difícil situação do sistema, de acordo com os técnicos do CNT, comprometia a continuidade dos direitos aos segurados. Afirmavam ser esse o motivo de maior apreensão. Acrescentavam que o problema atingiria a maior parte dos segmentos já abrangidos pela previdência. Daí, justificavam alguns, deveria ser eliminado o oferecimento dos serviços médico-hospitalares aos associados nas CAPs:

“O nosso objetivo trazendo à baila o assunto já, por outros, debatido na imprensa, não é outro senão o de provarmos com os algarismos os balancetes das Caixas da S. Paulo Railway, da Cia. Paulista e da Cia. Mogiana que, se o governo atendesse a aspiração da classe retirando das Caixas e passando a cargo das Associações Beneficentes o custeio da assistência médica e hospitalar, não haveria, absolutamente, necessidade de sacrificar-se os velhos funcionários e pensionistas com o antipático e draconiano desconto de 15%. Estamos convictos, o cálculo feito pelos dirigentes das Caixas para o citado desconto, foi baseado na importância despendida de cada Caixa com a verba ‘socorros médicos e hospitalares’. Verifica-se que a Caixa da São Paulo Railway, em 1930 despendeu com aposentadorias e pensões a importância de 4.467.696\$000. A Caixa da Cia. Paulista despendeu em 1929 com aposentadorias e pensões a importância de 3.362.592\$000. Se já houvesse o desconto de 15%, seriam menos 504.388\$000. Despendido com médicos e hospitais 759.902\$000. A Caixa da Cia. Mogiana despendeu também em 1929 com aposentadorias e pensões a importância de 2.191.688\$000. Se houvesse naquela época o desconto de 15%, este atingia 328.753\$000. Despendeu com assistência médica e hospitalar 332.577\$000.”¹²⁸

Procurava-se comprovar, pelos dados citados, os “excessos” nos gastos com os benefícios sociais: idéia que ganha força na versão de sindicalistas como os dirigentes do CFB, sobretudo no decorrer da segunda metade de 1931. Mesmo essas lideranças

¹²⁸“Vida Ferroviária”. *Diário do Povo*, 7/3/1931.

operárias divergiam, contudo, quanto às prioridades nos cortes das despesas das garantias previdenciárias. Enquanto uns se lançavam a favor da permanência da assistência médica e hospitalar, outros preferiam manter a aposentadoria integral. Nem uns nem outros seriam contemplados no final desse processo, como tornou-se perceptível em outubro daquele ano.

Podemos crer que, apesar do tom ameno empregado nas críticas à postura do governo central, aqueles sindicalistas não limitaram-se a expor reivindicações circunstanciais ao declarar quais eram os seus propósitos. Paralelamente, outras exigências voltadas à reforma legal seriam manifestadas no contexto tratado.

Veja-se o caso do artigo impresso pelo jornal *Diário do Povo*, cujo autor - que aparece com o cognome *Márius* - assegurava, com relação aos aposentados e pensionistas através da CAP da Mogiana, que estes eram “sacrificados pela teimosia de encargos criados no século passado”¹²⁹. Não obstante, a tonalidade empregada nesse tipo de queixa deixa transparecer um claro desejo: tirar dos ombros das empresas o ônus da ajuda no custeio do assistencialismo operário.

Collor, enquanto Ministro do Trabalho, acumulava mais que o papel de mediador nas relações entre os membros do CNT; ele tentava firmar pactos com várias lideranças ligadas aos ferroviários e outras parcelas, sobretudo as abrangidas pelo sistema previdenciário. Em suma, podemos dizer que a experiência do Ministro no campo da legislação social era, portanto, acrescida por atividades que objetivavam diminuir o impacto trazido pelos conflitos trabalhistas. Daí o desígnio declarado de suas andanças pelo Estado de São Paulo, em maio de 1931: tratar de diversas articulações políticas, para obter apoio às suas propostas junto a empresários e representantes dos trabalhadores.

Enfatizando a ação das autoridades, ao contrário dos comunistas, os dirigentes do CFB e do CBF do B expressaram abertamente sua aprovação ao regime político. Ressaltavam a serenidade, a diplomacia e os bons modos no contato com as autoridades governamentais. Diziam buscar tão somente, desse modo, a manutenção e/ou a ampliação

¹²⁹Cumpramos lembrar que a Mogiana já detinha controle sobre o oferecimento dos serviços de atendimento médico-hospitalar aos seus empregados: através da Associação Beneficente Dr. Salles Oliveira - fundada em Campinas, no dia 14 de dezembro de 1893: Cf. *Diário Oficial*, 31/8/1901. Apud. Tânia R. de Luca, op. cit., p. 44.

dos benefícios sociais, em prol dos próprios segmentos que se propunham a representar no campo das relações classistas. Fazia-se fundamental a questão da disciplinarização da força de trabalho, já que o que diziam esperar era que os segurados seguissem, movidos por interesses considerados óbvios, determinados preceitos apontados nos decretos promulgados. Por isso a prometida recompensa - as garantias assistenciais - incorporada a um tipo de propaganda que servia tanto aos propósitos do governo como à promoção das lideranças sindicais defensoras da “harmonia social”. Seria conveniente, sob tal aspecto, dar maior atenção ao modo como esse compromisso correspondia às aspirações dos dirigentes do CFB. Para isso convém atentar para algumas propostas contraditórias, às assumidas pelas lideranças ligadas àquele sindicato.

Por mais estranho que pareça, era clara a dicotomia entre a prática e o discurso sobre as vantagens do sistema das CAPs; basta ver o argumento de um dos advogados libertários no quadro analisado: “O benefício financeiro prestado ao homem que trabalha toda a sua vida, labutando de sol a sol, sem possibilidade de amigalhar fortuna para a velhice, vai sendo, gradativamente, maior e mais extensivo às várias classes.”¹³⁰

Assim, os anarquistas formalizavam uma falsa indiferença acerca dos direitos institucionalizados. Mais que isto, embora assegurassem serem contrários à existência das leis sociais, vários técnicos simpatizantes dessa corrente debruçaram-se no estudo da fundamentação do projeto legal. Reconheciam, com essa atitude, que se importavam com o funcionamento do sistema previdenciário.

Convém notar que, nos bastidores do contexto analisado, eram manifestadas determinadas relações entre autoridades governamentais e representantes sindicais que, muitas vezes, não tornaram-se matéria de conhecimento do público.

Como mostra uma mensagem enviada a Brito Bastos, no dia 1º de outubro de 1931, quando foi promulgado o *Decreto 20465*, a legislação previdenciária passou a receber atenção redobrada da parte dos dirigentes do CFB. Estes demonstravam claramente o seu interesse em divulgar, em primeira mão, as novidades relativas ao processo de modificações que atingiam o funcionamento do assistencialismo operário:

¹³⁰ “Às Margens da Nova Lei”. *A Platéia*, 8/10/1931.

“Quanto à nova lei, que o amigo pretende editar e publicar em folhetos, depois de sancionada, este Centro terá o prazer de ficar com duzentos exemplares, ao preço de mil réis cada um, pedindo que nos remeta imediatamente, antes que outros façam idênticas publicações.”¹³¹

Certos conhecedores da legislação social, como Brito Bastos, não limitaram-se a elaborar condenações à maneira de encaminhamento do assunto. Foram, como já mencionei anteriormente, palestrantes em assembléias e em outros eventos organizados pelos que requisitavam seus serviços. Nos vários encontros que participou, a convite de diferentes lideranças sindicais, Brito Bastos foi ouvido diretamente pelos ferroviários. Homenageados pelos trabalhadores, os especialistas jurídicos argumentavam buscar, utilizando-se de seus estudos, meios de promover melhorias à classe operária.

Brito Bastos, que tinha seus discursos veiculados por vários jornais era, ainda, responsável pela redação de uma publicação periódica, que vinha servindo aos interesses de diversos dirigentes sindicais que contrataram seus serviços. A *Revista dos Ferroviários* representou, nesse sentido, um dos principais instrumentos usados para viabilizar a propaganda da “harmonia social” empreendida pelas lideranças do CFB e do CFB do B.

A possibilidade de ampliar seu poder representativo levou-os a temer, os efeitos da piora do atendimento assistencial anunciado em 1931:

“O descontentamento e a inquietação entre o operariado provinha de um lado, das conseqüências da crise econômica ainda não superada e, de outro, da inoperância do governo na promulgação da legislação trabalhista quanto a fazer cumprir as leis em vigor.”¹³²

Visando atrair a simpatia dos trabalhadores, as lideranças do CFB criticaram publicamente a medida que determinou o desconto de 15% dos aposentados e pensionistas¹³³. Ressaltavam a falta de amparo regulamentar dessa determinação; o que nada valeu. Mas boa parte dos dilemas envolvendo a reforma legal estenderam-se até o início de 1932, momento em que aqueles sindicalistas demonstraram-se mais

¹³¹Cf. *C. O. do CFB*, 24/9/1931, enviada por Polytano Barbosa, vice-Presidente do CFB.

¹³²Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 167.

¹³³*C. O. do CFB*, 1/2/1932, enviada pelo Presidente do CFB a César Dantas Bacellar.

conformados com a retração dos benefícios previstos pela lei previdenciária. Nesse período vinha à tona, a greve dos funcionários da São Paulo Railway, para lembrar às autoridades que o enfrentamento direto não estava descartado como forma de luta por direitos.

Dois grupos de sindicalistas distinguem-se radicalmente durante o referido movimento. De um lado, denunciando haver arbitrariedade e negligência por parte das autoridades, achavam-se os favoráveis aos enfrentamentos diretos. De outro estavam os contrários às greves, que argumentavam que este tipo de manifestação só atrapalhava a consolidação dos benefícios operários.

Entre estes últimos destacavam-se os dirigentes do CFB, que colocaram-se frontalmente contra o movimento dos empregados da São Paulo Railway, ao rebater que já implementavam um plano mais “realista”, cuja finalidade era a mesma declarada pelos grevistas do referido contexto, ou seja, invalidar a medida que previa um aumento da taxa de contribuição dos trabalhadores para as CAPs: de 3% para 7% a 10%, conforme o salário e o tempo de serviço (definido em fevereiro, por decreto do MT e em conformidade com os estudos elaborados pelo CNT sobre a situação financeira do sistema¹³⁴).

É difícil saber qual tática trouxe melhores resultados para atingir o fim desejado pelos representantes de ambos sindicatos, ou se foi a mescla da diplomacia com o enfrentamento direto. Em todo caso, a retomada de posição assumida pelo CNT foi uma das condições para o fim de uma, das duas paralisações promovidas pelos empregados da São Paulo Railway em 1932.

O processo em questão não era movido propriamente por interesses pessoais, ou restrito ao feitiço moral dos advogados que atuavam junto ao CNT - como sugeriam os idealizadores da “harmonia social” em seus discursos. Ainda assim, essa concepção predominou no conteúdo explorado, por exemplo, pelos dirigentes do CFB. O tema ganha uma maior significação em face dos acordos, em separado, daqueles com os membros do MT.

¹³⁴Ricardo Antunes, op. cit., p. 122.

Nessas circunstâncias, os dirigentes do CFB diziam defender os interesses operários. Argumentavam que cautela e ponderação consistiam em dois elementos, imprescindíveis e fundamentais, necessários para a obtenção dos direitos sociais. Frisavam ainda que essas “virtudes” faltavam aos grevistas, e que por isso mesmo desviavam-se dos “verdadeiros interesses da classe”:

“Apesar das complicações que a greve da São Paulo Railway veio trazer, sabemos pelo nosso Delegado no Rio de Janeiro que o caso esta [a apresentação de sugestões para a elaboração de um novo projeto-lei] em estudos, havendo esperanças de que, caso não possam cessar esses descontos [15% sobre os valores pagos aos aposentados e pensionistas], sejam ao menos reduzidos proporcionalmente, conforme os ordenados.”¹³⁵

De um lado, o enfrentamento direto, como modo de explicitação dos descontentamentos operários, de outro a diplomacia dissimulada com o propósito de obter vantagens; como o reconhecimento oficial do sindicato. Na narrativa de um observador constatamos quem levou a melhor nesse jogo de forças:

“Os trabalhadores das oficinas da São Paulo Railway acabam de alcançar uma vitória, com a concessão por parte da superintendência daquela empresa ferroviária e do Ministério do Trabalho, do que pleiteavam.

(...) O gabinete do Ministério do Trabalho enviou à imprensa o seguinte comunicado:

‘O Sr. Lindolpho [sic] Collor, ministro do Trabalho, recebeu hoje por telefone e dada pessoalmente pelo coronel Manoel Rabello, interventor federal de São Paulo, a informação de que uma comissão de grevistas da São Paulo Railway, esteve no palácio do governo, a fim de levar ao seu conhecimento que os operários que há dias se levantaram em greve, se declaram agora plenamente satisfeitos com as medidas já tomadas e os alvitre sugeridos pelo Ministério do Trabalho, resolvendo assim retornar às suas atividades na próxima segunda-feira. Nos próximos dias da semana entrante o Ministério do Trabalho levará à assinatura do Chefe do Governo Provisório, as alterações que estão sendo assentadas no Conselho Nacional do Trabalho, no regime vigente das Caixas de Aposentadoria e Pensões.’”¹³⁶

¹³⁵ C. O. do CFB, 19/2/1932, enviada por Polytano Barbosa (recém-eleito Presidente do CFB) a João Gonçalves, representante do sindicato na cidade Ribeirão Preto.

¹³⁶ A Platéia, 13/2/1932, p. 6.

Em todo caso, cabe ver que não foi apenas pelo uso do enfrentamento direto que os sindicalistas envolvidos nesse processo atuaram efetivamente, buscando obter vantagens para os trabalhadores. Os embates eram acrescidos de ações legais, que vinham sendo movidas pelos representantes das partes conflitantes:

“Ao juiz da 2ª Vara Federal, Sr. Octávio Kelly, foi requerido por empregados da Light um interdito proibitório contra a lei que criou a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

Os reclamantes alegaram, além da inconveniência pessoal dos dispositivos daquela lei na permanência do momento econômico, a falta de critério para a fixação da tabela de concessões, em oportunidade do limite estabelecido para a idade de aposentadoria e, um grande número de casos vasculhados na legislação de outros países.

O Sr. Octávio Kelly indeferiu o requerimento estando, porém, assentado que os requerentes vão apelar em grão de recurso para o Supremo Tribunal Federal.”¹³⁷

Num sentido mais amplo, devemos perceber que o movimento grevista que atingiu a São Paulo Railway¹³⁸ constituiu um estopim, para a deflagração de outros protestos. Em fevereiro Fernando Lacerda estava entre as lideranças envolvidas naquela mobilização¹³⁹. Ele ficou preso conjuntamente com vários dirigentes sindicais que exigiam, sobretudo, a regulamentação do horário de trabalho (200 horas por mês) e 5% de aumento salarial.

Representantes sindicais ligados a outras categorias traziam em vista desse processo, diferentes reivindicações. Dois mil tecelões exigiam a diminuição das horas de trabalho, aumento salarial e abolição da produção forçada. Engrossavam os protestos, e permaneceram em greve durante 23 dias.

¹³⁷ *Idem.*

¹³⁸ Entre as *frações vermelhas* [grifo meu], que estavam no comando da condução do mencionado movimento, destacaram-se os dirigentes da União dos Ferroviários da São Paulo Railway - como vanguarda na formação de uma frente intersindical. Uniam-se, em determinados momentos, as lideranças revolucionárias e não revolucionárias com o intuito de criticar a política social empreendida pelo governo central. Ao participar da referida coalizão, os sindicalistas demonstravam ter um considerável interesse pelo processo de reforma do sistema previdenciário. Cf. Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., p. 167.

¹³⁹ O Sindicato (ex- “União...”) Central dos Ferroviários da São Paulo Railway destacou-se no movimento grevista de 1932. Era aderente à Frente Única Sindical - dirigida pelos comunistas em 1934. A própria influência comunista é confirmada tendo em vista o papel de liderança exercido por Fernando Lacerda. Cf. Ricardo Antunes, op. cit., p. 93.

A adesão do o Sindicato dos Manipuladores de Pão, em abril, foi acompanhada de três reivindicações básicas: um trabalhador de masseira, aumento salarial e não dispensa de nenhum grevista. Já os bancários de Santos tiveram sua participação em virtude do descumprimento do estatuto, que garantia a gratificação de 3 meses e ao pagamento de trabalho extraordinário. Todas essas circunstâncias descritas sugerem um perfil de greve geral.

Diferente da paralisação empreendida pelos padeiros, de apenas dois dias, a manifestação na São Paulo Railway, em fevereiro, durara 15 dias. Em busca de solução para o impasse criado, entre os trabalhadores e a direção daquela ferrovia, o Ministro do Trabalho interferiu nas negociações. Ele se colocou como interlocutor de ambas as partes conflitantes .

Em maio de 1932 o movimento adquiriu uma amplitude ainda maior. No começo desse mês, os operários nas fábricas de calçados paralisaram suas atividades, contando com o apoio da União dos Operários em Fábricas de Calçados¹⁴⁰. Diante do afluxo de conflitos¹⁴¹, os ferroviários da São Paulo Railway entraram novamente em greve. Exigiam a reintegração dos demitidos na paralisação de fevereiro, o pagamento dos dias em que estiveram parados, a demissão dos chefes da Central e da Lapa, um aumento salarial e férias. Devemos ressaltar que essa mobilização contou com o apoio do Sindicato Central Ferroviário e do Sindicato da São Paulo Railway¹⁴².

Nesse contexto, os ferroviários não se limitavam a destacar uma, ou outra, questão específica, pelo contrário, valorizaram o conjunto de reivindicações, fragmentadas, que foram lançadas pelas lideranças de outras parcelas operárias. Distinguindo-se de outros setores, no que diz respeito à luta voltada para o processo de reorganização da legislação

¹⁴⁰*Idem*, p. 123.

¹⁴¹As paralisações deflagradas em 1932 - pelos empregados em fábricas de calçado, vidreiros, têxteis, empregados em hotéis, e padeiros - propiciaram o atendimento total ou parcial das reivindicações operárias. Ainda em novembro entraram em greve três setores, exigindo o cumprimento da Lei de Férias. Os metalúrgicos da Matarazzo e os empregados da Fábrica de Pianos Nardelli exigiam o pagamento das férias entre outras queixas. As reivindicações eram várias, os contratados na Vidraçaria Santa Marina, como outros manifestantes na época, protestaram por um aumento salarial. Cf. Ricardo Antunes, *op. cit.*; Angela Maria Carneiro Araújo, *op. cit.*, pp. 167-172; e textos dos jornais *A Platéia* e *O Proletário*: opções citadas.

¹⁴²Os nomes descritos foram copiados do estudo de Ricardo Antunes, que provavelmente refere-se, respectivamente, ao SFESP e ao SFSPR. Cf. *op. cit.*, p. 123.

previdenciária, os ferroviários dividiam-se em movimentos diferentes, mas que explicitavam, igualmente, sua adesão à ampliação e/ou manutenção dos seus direitos de amparo social.

Mesmo não concordando com a orientação política dada “pelos elementos alheios à classe” [conforme assinalou a imprensa], a Federação Operária de São Paulo também hipotecou a sua solidariedade aos grevistas¹⁴³. As autoridades policiais demonstravam, diante desse quadro, uma postura ainda mais enérgica que a observada anteriormente; voltada especialmente para a dissolução de encontros em recintos fechados, promovidos por determinados grupos que constituíam parte das lideranças dos trabalhadores.

Em maio “o movimento grevista permanece ainda sem solução”, como dizia o título de uma matéria publicada pela *A Platéia*. Mas a repressão se intensificou nesse período, e a polícia “dissolvia reuniões e efetua prisão de elementos agitadores”. Paralelamente à coerção, se percebia que “a parede dos ferroviários declina sensivelmente”¹⁴⁴. Nesse mesmo contexto, em que haviam sido detidos os membros dos comitês de greves, tornava-se mais que evidente os aspectos que envolviam a aplicação da ordem; supostamente pretendida pelo Governo Vargas. O fim das agitações dava-se em meio ao aumento da repressão policial, que dissolvia reuniões efetuando a prisão de muitos militantes.

Seriam detidos os membros das comissões de greve. Imediatamente após o término do movimento, estes foram os mais penalizados pela repressão policial e/ou pelas punições imputadas pelas empresas envolvidas. Ao passo que uma boa parte dos “agitadores” perdia o emprego apenas, outra parcela (caso dos estrangeiros) era passível de processos de expulsão: medida não poupada pelas autoridades na época.

Apesar de proibidos os encontros em recintos fechados, não foram poucos os militantes que assumiriam os riscos. Tomando por base determinadas informações apontadas pelo jornal *A Platéia*, coletei nomes de pessoas que faziam parte de uma das *famigeradas* [grifo meu] reuniões clandestinas. Decidido pela FSRSP, para o dia 12 de

¹⁴³ A solidariedade ao movimento foi manifestada, por exemplo, em uma grande passeata ocorrida em Santos. Essa mobilização foi organizada pela União Operária em Fábricas de Tecido - organização que apoiou, aliás, várias greves ocorridas no início dos anos 30.

¹⁴⁴ Cf. *A Platéia*, 13/5/1932, p. 6.

maio, às 17 horas - num teatro que servia como salão de reunião para a União dos Trabalhadores Gráficos de São Paulo - um destes encontros foi bruscamente interrompido pela intervenção policial. A reunião tinha como finalidade maior a formação de uma “frente única operária”.

“Mal, porém, se iniciou a sessão, uma jovem operária lituana, de lenço vermelho ao pescoço, levantou vários vivas ao comunismo e seus adeptos, correspondido com entusiasmo pela assistência.

Nessa ocasião a polícia interveio, sendo recebida com hostilidade pelos grevistas. Os inspetores de segurança, então, efetuaram as prisões dos comitês de greve dos ferroviários e tecelões, além de outros elementos exaltados.

Como se esboçasse uma reação por parte dos presentes, a polícia fez vários disparos para o ar, tendo a multidão abandonado o teatro em atropelo.”¹⁴⁵

Algumas das autoridades envolvidas, nessa atuação, revelariam mais tarde que esperaram, após terem se infiltrado no próprio recinto, o momento considerado oportuno para agir. O encarceramento dos presentes, preferencialmente dos que pertenciam aos comitês de greve, foi, então, uma tarefa aparentemente fácil de ser cumprida, especialmente por tratar-se de uma concentração de pessoas em lugar fechado; havendo a possibilidade de isolar os participantes do encontro e determinar quem seria e quem não seria detido.

Os organizadores daquela reunião - os comunistas - também visavam preparar um balanço da estratégia de lutas que vinha sendo encabeçada no plano da organização operária, frisando, nesse sentido, a importância de discernir os “verdadeiros representantes da classe”.

Diversos planos foram tentados em 1932, objetivando a montagem de um pacto social e político, inspirado na formação da “frente única proletária” apregoada pela CGTB. A FSRSP reivindicaria, diante do refluxo do movimento operário desvinculado das premissas governamentais, dois pontos básicos: legalização e autonomia. Podemos dizer que determinadas lideranças operárias de esquerda vinham buscando resistir aos efeitos da Lei Sindical e lutando contra as perdas trazidas pela reforma da previdência.

¹⁴⁵ *Idem.*

Francisco Weffort salienta que a Lei Sindical caracterizou o sindicato como organismo de representação de base. Essa “força orgânica de cooperação com o Estado” - segundo as palavras do próprio Getúlio Vargas - alimentava o ódio de alguns dirigentes sindicais, que ressaltaram abertamente todo o seu desagrado ante os preceitos instituídos¹⁴⁶.

Ao lado de outras reivindicações, como os protestos contra as condições de trabalho, a desafinação com a questão da legislação sindical já fomentava os conflitos em 1931. Vemos, contudo, que alguns grupos de trabalhadores seguiam uma orientação contraditória à resistência ensaiada pelos grupos contrários à intromissão do governo nas relações trabalhistas. Revelando um apoio ao paternalismo, que prevaleceria nos anos seguintes, os ferroviários da Leopoldina, ao lado dos têxteis cariocas, encontram uma solução pacífica para a sua greve em dezembro de 1930, em face da intervenção do próprio Ministro do Trabalho.

Esse Ministério faria o mesmo em 1931, em vista do movimento promovido pelos têxteis de São Paulo. Isso se deve ao interesse de legitimar o papel do governo como interventor nas relações trabalhistas. Paralelamente, as autoridades agiram buscando descaracterizar as queixas movidas contra tal tipo de comportamento, como as manifestadas por parte das lideranças comunistas e por representantes ligados a outras correntes, também tidas como de esquerda naquele período. Em virtude das leis sancionadas e dos conflitos que estas propiciaram o Executivo, até a metade dos anos 30, serviu-se de um regime de exceção para controlar e determinar as intervenções sobre os movimentos operários.

Após a insurreição de 1935, o Judiciário continuou sendo subordinado às decisões do Executivo, restringindo-se a interpretar os atos desse último poder. Não é percebida qualquer interrupção, pela revolução de 1930, na prática da legislação de exceção que desautorizava o Judiciário. As autoridades, diante dos conflitos, aproveitavam-se para exaltar a importância da legislação previdenciária e o emprego, simultâneo, de diversos mecanismos de coerção.

¹⁴⁶Francisco C. Weffort. *Sindicatos e Política*. op. cit.

Mas a emergência da ação conjunta de resistência intersindical, como planejavam os adeptos das premissas políticas traçadas pela Internacional Comunista, ruía perante o autoritarismo do governo de Vargas. Os comunistas, visando estabelecer alianças com vários segmentos sociais, propunham a reavaliação de quatro aspectos básicos:

- “1ª Situação política e econômica nacional e internacional - Movimentos de massa;
- 2ª Organismos de conciliação e arbitragem - Direção independente das lutas;
- 3ª Frente única;
- 4ª Eleições.”¹⁴⁷

Em 1932, a repressão policial baseava-se sobretudo na investigação da ação de inúmeros militantes operários que, sob a mira dos policiais ligados ao DEOPS, eram alvo da vigilância nos momentos em que manifestavam sua contrariedade com o regime. As atividades policiais interessavam à imprensa, em virtude da atração que o assunto exercia sobre os leitores. Os artigos descrevendo as ações dos trabalhadores, impulsionadas com os descontentamentos gerados naquele contexto, também ajudavam a vender jornais.

Com exceção das oficinas da Lapa e da Luz, em meados de maio os funcionários da São Paulo Railway avançavam na sua greve que paralisava os serviços de tráfego. Mas o movimento começou a retrair-se desde então, quando seus trens retomaram a regularidade esperada¹⁴⁸; embora prosseguisse, por mais algum tempo, levado pelos mecânicos.

Outros segmentos operários nessa época, todavia, estavam prestes a aderir à mobilização grevista; havendo os movimentos que também continuavam, como o movido pelos empregados nas fábricas de tecido que, “em sua quase totalidade, permanecem fechadas, mantendo-se os tecelões em greve pacífica”¹⁴⁹.

Recorrendo novamente à leitura do jornal *A Platéia*, podemos encontrar o interessante relato sobre a mobilização que reuniu 100 mil tecelões. Os sapateiros e vidraceiros continuavam em greve, ainda que parcialmente; os empregados em hotéis e similares esperavam por resposta dos patrões. Sua participação naquelas mobilizações

¹⁴⁷Cf. *Ofício da CEFSP*, op. cit.

¹⁴⁸*A Platéia*, 13/5/1932, op. cit.

¹⁴⁹*Idem*.

definia-se no dia 13 do referido mês, quando se expirava o prazo de espera, para o atendimento de suas reivindicações. Os empresários nesse ramo viam-se diante do fim do prazo do “ultimato para entrarem em greve” [destacou *A Platéia*]. A data era condicionada a outros movimentos que, também, estavam prestes a dar continuidade à onda de agitações operárias. É o caso das cigarreiras da fábrica Caruso, na cidade de São Paulo, e dos garçons e padeiros de Santos¹⁵⁰.

Justamente quando os comunistas tentavam avaliar a intensidade das lutas operárias, a ação policial atingia-os de forma severa, encarcerando e expulsando boa parte de seu líderes. Isso ocorreu com diversos manifestantes presentes ao encontro organizado pela FSRSP: identificados e detidos em São Paulo, no dia 12 de maio, seguiram logo depois para um presídio instalado na capital federal. Diferente da ameaça de expulsão experimentada por muitos militantes operários estrangeiros, parece que foi bem menor a intimidação sobre os brasileiros encarcerados naquele episódio. Estava, entre estes, o sergipano Ascendino Baptista dos Santos: motorista marítimo. Conforme consta na sua ficha, mantida pelo DEOPS, até suas relações pessoais eram vigiadas. Vemos que a polícia mantinha dados sobre ele mesmo antes de sua detenção. Os policiais ligados ao DEOPS sabiam, por exemplo, que era conhecido do chefe da Caixa de Aposentadorias das Docas de Santos.

Com exceção dos “ministerialistas”¹⁵¹ (sindicalistas nitidamente atrelados e dependentes do projeto do governo) continuava a resistência à política defendida pelas autoridades, levada pelos representantes das principais correntes doutrinárias no movimento sindical: anarco-sindicalistas, comunistas, trotskistas e socialistas. As duas matérias, assistência e coerção, estavam, por diversos caminhos, interligadas nas relações envolvendo os sujeitos históricos privilegiados neste enfoque.

Junto com as características físicas, dados de nascimento, profissão e preferência ideológica, eram registrados nas fichas da polícia política relatos de pessoas como Ascendino e outros indivíduos considerados agitadores.

¹⁵⁰ *Idem*.

¹⁵¹ Cf. Azis Simão e Ricardo Antunes, opções citadas.

Constatou-se, inclusive, que o referido motorista marítimo “tinha como companheiros de agitação e propaganda João Friend de Oliveira, unteiro, e Sebastião, da Guarda Civil, todos da Federação Regional [FSRSP]”¹⁵². Os documentos pessoais apreendidos com Ascendino, que ainda permanecem (de forma curiosa, em função do seu caráter íntimo) junto ao DEOPS, revelam interessantes particularidades sobre a vida daquele “elemento nocivo”.

Ascendino fez parte do grupo de 45 presos que seguiu, de São Paulo, escoltado até a 4ª Correcional do Rio de Janeiro. Esses “elementos nocivos”, eram aparentemente temidos pelas autoridades policiais; eram pessoas como Antônio Alba, Augusto Pereira, Antônio Mathias, José Romero Hernandez, Natai Chiodi, Spina Letino, Francisco Nerovitich, Simão Ercegoere, Alfredo Lange, Salvador Alba, Maria Alba, Antônio de Carto, José Riguetti, (etc.)...¹⁵³.

As evidências do envolvimento comprometedor daqueles aderentes da FSRSP eram, por exemplo, encontradas no caso de Michel Levet que, então, era empregado da Sorocabana. Seu prontuário, que também encontra-se junto ao acervo do DEOPS, parece ter dado suficiente margem, aos olhos das autoridades, para reafirmar a acusação de que ele estava envolvido numa suposta trama internacional, que estaria sendo organizada por uma rede de agentes subversivos no país. É o que se supunha, por parte dos policiais, mediante o comportamento daquele estrangeiro (estoniano).

Recolhido na Colônia Correcional de Dois Córregos, procedente da 4ª Correcional do Rio de Janeiro, junto com outros “elementos comunistas de grande atividade”, Levet aguardou preso o andamento do processo que, em novembro de 1932, culminou com a decisão de que teria de sair do território nacional.

Preparava-se, nessa época, a expulsão de muitos estrangeiros considerados perigosos; por meio de processos feitos às pressas e passando por cima de preceitos fundamentais de direitos civis; tendo como meta destruir quaisquer ameaças que pudessem comprometer a ordem social.

¹⁵² Cf. verso da capa do *Prontuário 1693* (de Ascendino Batista) do Acervo do DEOPS.

¹⁵³ *A Platéia*, 13/5/1932.

Argumentando-se sobre as atividades subversivas praticadas, os 45 presos, que aguardavam um parecer das autoridades sobre sua situação, foram subdivididos em 4 grupos, estabelecidos em função da situação legal que se encontravam cada um deles: 10 com portarias de expulsão (nºs 2465 até 2466) prontas; 2 com decreto de expulsão (expedidos no dia 13 de junho); 2 com o processo de expulsão sendo encaminhado e, com relação a outros 31 detidos, as autoridades policiais ainda aguardavam mais informações¹⁵⁴.

O envolvimento do filho de Michel Levet, nesse contexto, também foi alvo das investigações do DEOPS:

“De parceria com seu filho João, distribuiu jornais comunistas nesta capital. Também mantinha correspondências subversivas com o Estrangeiro e, ultimamente, em carta dirigida a um representante soviético residente em Montevideu, além de narrar suas atividades no Brasil, solicitava meios para viajar à Alemanha. Em seu poder foi apreendida vasta documentação que, de fato, provou encontrar-se ele em serviço dos soviets [sic].”¹⁵⁵

Um conjunto de circunstâncias haviam levado à prisão de Michel Levet, as quais podem ser lidas na versão do relatório de 1º de abril de 1932, assinado por Inácio da Costa Ferreira, Delegado de Ordem Política e Social de São Paulo na época:

“Após havermos saído desta Delegacia, precisamente às 22 horas de ontem, nos dirigimos à cidade, pela avenida São João.

Entretanto, ao cruzar-mos a rua Formosa com aquela avenida, notamos ser já conhecida a fisionomia de um de três indivíduos que caminhavam à nossa frente.

Resolvemos acompanhá-los, ao mesmo tempo que procurava-mos relembra onde e em que circunstâncias havíamos já encontrado esse indivíduo.

Depois de alguns momentos de atenta introversão memorial, constatamos que se tratava de João Levet, comunista com passagem por esta Delegacia, ao tempo da Superintendência de Ordem Política e Social, por estar distribuindo, alta hora da noite a ‘A Classe Operária’, em São Caetano, e de notória atividade, presentemente pois que seu pai, Michel Levet, seu companheiro de propaganda e

¹⁵⁴Cf. *Prontuário 282* (de José Riguetti) do Acervo do DEOPS: *Cópia do Ofício de Afonso Celso, Chefe da Repartição Central, da 3ª Ci., Seção do Rio de Janeiro*, (referente a um outro documento, datado de 19 de maio de 1932), assinada pelo Chefe do Arquivo Geral Carlos Bueno de Aguiar - no dia 1 de julho de 1947.

¹⁵⁵*Prontuário 339* do Acervo do DEOPS: *Ofício do Delegado de Ordem Política e Social, Seção de Arquivo, 20/6/1932*.

já preso no Presídio Político, o afirmara, no ato de sua prisão à rua Aurora, nº 62, confirmando as investigações levada a termo.

Prendêmo-lo, depois de calculadamente 2 horas de vigilância, isto é, às 24 horas e 35 minutos, e após haver deixado os dois indivíduos que o acompanhavam, isto no momento em que se dispunha, procurando fugir à nossa ação, penetrar no prédio da rua Aurora, nº 62.

Um dos indivíduos que, ontem, se encontravam com o detido, figura no 'postal' anexo, apreendido hoje cedo, na diligência levada a efeito pelos inspetores Arlindo Alves e José Braga Pereira à rua Conselheiro Ribas, Estrada de Campinas."¹⁵⁶

Porém, para Michel Levet, a privação da sua liberdade não era uma sensação estranha; em outra oportunidade, em que estivera preso, foram apresentadas provas aparentemente mais comprometedoras do que as existentes nesse caso. No seu conjunto, quando confrontadas, serviram para um mesmo fim: diminuir as possibilidades de aliviar a situação de Levet, da acusação de subversão, agravada no processo que, enfim, formalizou a expulsão daquele "desordeiro" [conforme diziam seus captores]:

"Há tempos foi apreendida em seu poder, vasta coleção de documentos em idioma estrangeiro, verificando-se, após tradução, serem colaborações comunistas para jornais, relatórios sobre movimento social no Brasil, além de outros, de caráter extremista. Em companhia de seu filho João, no ano passado, durante um festival realizado à rua Florencio de Abreu, distribuiu o jornal comunista 'A Classe Operária', sendo nessa ocasião detido apenas seu filho, pois que Michel se evadiu. Ultimamente, Michel reiniciou suas atividades e em virtude da vigilância policial estabelecida em torno de sua pessoa por ordem desta delegacia tentou enviar uma carta para o 'embaixador comercial da Rússia Soviética' em Montevidéu, na qual, aliás, comunica a sua fuga da Estônia para o Brasil, em virtude do terrorismo branco; informou que em primeiro de dezembro de 1924 tomou parte do levante dos operários contra a República Branca da Estônia, também comunicou que no Brasil sempre trabalhou, desde sua chegada, nas organizações operárias; informou que em virtude da vigilância policial, não podia trabalhar para o Partido Operário neste país, pedindo providências, no sentido de poder retirar-se daqui para o estrangeiro."¹⁵⁷

Escrita de próprio punho, o resumo de sua trajetória revela outras desventuras, especialmente as amargadas na sua própria terra natal:

¹⁵⁶ *Idem: Ofício do Gabinete de Investigações de São Paulo, 1/4/1932.*

¹⁵⁷ *Idem: Memorando da Superintendência da Ordem Política e Social, 1932.*

“Eu, abaixo assinado, Michel Levet, apresento minha bibliografia.

Tenho servido o meu tempo no 29º Regimento de Snivavsky no 3º batalhão durante 4 anos, depois de ter acabado o meu serviço empreguei-me como cocheiro no consulado alemão em Reval, cargo que ocupei um ano e meio.

Mais tarde, entrei no serviço de um Jardim Zoológico onde sustentei a profissão de açougueiro.

Trabalhei em (município de) Lussenhcy com o Conde Pobrinco como caçador de verão durante meio ano.

De volta a Reval entrei no serviço policial como investigador durante 8 anos, invariavelmente.

(...) No ano de 1908, na condição de flagelo de cólera, servindo no hospital de isolamento como chefe do departamento de desinfecção. Em seguida trabalhei na Kistenislseu no ano 1914 como despachante do batalhão de Druzima, no mesmo tempo sendo instrutor com patente do exército alemão (instrutor dos alistados). Ferido nesta ocasião, tive baixa no hospital militar do 6º batalhão de estradas de ferro.

Depois da revolução até a independência da Estônia passei diversos cargos de responsabilidade no Sanatório local.

Mais tarde fui feitor da Tesouraria do país.

Após isso ocupei diversos cargos da minha profissionalidade.

Quando na crise mundial fui obrigado a emigrar para o Brasil, no ano de 1925.

Aqui, em princípio, trabalhei durante 4 meses, de lá passando para Jacarezinho numa outra estrada que se fazia.

Em seguida trabalhei também com os Drs. Pedro de Castro e Benardino da Silva, engenheiros das estradas.

Depois, num espaço de tempo de meio ano trabalhei com Pedro Paulo Bento como pintor, voltando do interior para São Paulo tenho saído daqui para a Estrada de Ferro Mayrink-Santos em construção em diversas companhias como: Ilhabella Portella Cia-Companhia Alemã, Santos Cia. e finalmente, trabalhei, com os empreiteiros Nestor Joes e Nicanor Ramos na Estrada de Ferro Mayrink-Santos.

Atualmente estou disponível para qualquer mister ao meu alcance.”¹⁵⁸

Michel Levet, que veio tentar a sorte no Brasil como muitos outros imigrantes, mas não ficou devido à sua militância sindical e política. A concepção de ordem foi fundamental para o fim de sua permanência em terras brasileiras, ficando rapidamente decidido, em mais um processo sumário, que o réu seria excluído de quaisquer “direitos cívicos”, tendo sua expulsão, assim, como um fato consumado; sem chances para contestação jurídica.

Mas Michel Hansepoy Levet - que contava com 62 na época - suportou com uma singular dignidade, desse modo, as acusações que iriam justificar sua expulsão do país, como pretendiam as autoridades, que para isso não deixaram de ressaltar as evidências

¹⁵⁸ *Idem: Termo de Declaração*, assinado por Michel Levet.

encontradas a respeito desse “agitador”. A denúncia era de que ele compactuava de uma conspiração internacional, desencadeada por setores da esquerda, os quais estariam preparando uma suposta revolução; igual à que ocorrera em 1917.

No começo dos anos 30, a prática da coerção através das expulsões trouxe efeitos tão eficazes como se viu durante o Governo de Floriano Peixoto e, posteriormente, a partir de 1907 com a Lei Adolfo Gordo - ampliada em 1913. Para as autoridades policiais, manter a ordem dependia de medidas duras, implicando na expulsão sumária de indivíduos que, muitas vezes, lutavam arduamente para ganhar seu sustento, como o confeitiro lituano José Lekovis; um dos que fizeram parte do grupo de representantes sindicais detidos e transferidos: inicialmente de São Paulo para o Rio de Janeiro, de onde seguiram para o presídio de Imigração de Santos - no dia 4 de junho de 1932 - e, por fim, para a Colônia Correccional de Dois Córregos.

Assim como na Primeira República, a repressão continuou sendo aplicada para coibir o exercício da militância operária no Governo Vargas. Sem dúvida, conforme assinalou Paulo Sérgio Pinheiro¹⁵⁹, os organismos responsáveis por essa repressão agiam sem qualquer limite, através de operações ilegais de prisão e de internamento dos indesejáveis.

Outros mecanismos de controle social foram desenvolvidos tanto antes como depois de 1930, ocasionando volta e meia a reação da militância operária, como provaram os revolucionários de 1932.

Entre 1932 e 1935 houve, no Estado de São Paulo, um aumento significativo e inconstante no número de sindicatos de empregados aderentes à Lei Sindical: 6 em 1932, 48 em 1933, 23 em 1934, 3 em 1935¹⁶⁰. A princípio, o movimento organizado tenta ignorar essa legislação, e o próprio movimento sindical propõe uma resistência. Embora o protesto dos comunistas fosse ouvido, e em tese já não fosse mais possível a continuidade da associação fora dos marcos oficiais, outros métodos foram utilizados para convencer os descontentes com a intervenção estatal nas relações trabalhistas: especialmente a

¹⁵⁹Paulo Sérgio Pinheiro, *Estratégias da Ilusão...*, op. cit., p. 329.

¹⁶⁰Cf. “Sindicalismo no Estado de São Paulo”, in *Boletim do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio*, nº 15, novembro de 1935, pp. 336-371. Apud. Angela Maria Carneiro Araújo, op. cit., pp. 312-314.

sofisticação dos meios de cooptação e dos recursos coercitivos, que alimentou a apatia dos trabalhadores, sobretudo no período subsequente. Não por causa da força da lei, e sequer pela repressão e outros expedientes, ao menos se considerados isoladamente.

Se inter-relacionados, contudo, esses recursos demonstraram-se extremamente eficientes para os interesses do governo e do patronato. Vieram, nesse propósito, restringir as ações reivindicatórias promovidas pelos trabalhadores, em face de um conjunto ainda mais complexo de fatores e de elementos que, enfim, aparecem reunidos dinamicamente num mesmo processo.

Acompanhamos como a partir de julho 1931 ocorreu uma guinada na estratégia adotada por muitos sindicalistas e que foi refletida, por exemplo, na disposição de aderir aos preceitos defendidos pelo governo. Isso se torna evidente se considerarmos o aumento crescente de representantes operários que deixaram de opor-se às metas sustentadas pelos membros do CNT e do MT. Essa tendência, de buscar alianças com as autoridades políticas, não significou nenhuma novidade, pois as influências diversas não são propriamente originais do Governo Vargas. Interpreta-la implica em relembra, entre outras, as previsões feitas por Sarandy Raposo na década anterior, tendo em vista a luta pela regulamentação de um conjunto de benefícios sociais, não ocasionados na prática, apesar da momentânea e oportuna aproximação entre comunistas e cooperativistas.

A previdência, assim como a legislação trabalhista, não pode ser pensada no mesmo plano que a repressão representara até 1930 - se é que possível estabelecer esse tipo de equiparação para medir o controle social exercido pelas autoridades governamentais. Por meios pacíficos, tais alternativas inspiraram queixas de inúmeros interlocutores e/ou pessoas interessadas em melhorias nas condições de vida dos operários: sindicalistas, deputados, higienistas e, enfim, inclusive representantes patronais. A eloquência do tema envolve o próprio modo do poder público limitar os conflitos trabalhistas.

A previdência, vinculada ao poder público desde 1923, passou a oferecer mais do que pressupunham as autoridades estatais. Vargas, por sua vez, não teria se apropriado tão entusiasticamente desse campo de relações caso ele não levasse a um bom termo as pretensões de ampliar o poder do governo. Isso se deu através da ação do CNT que

continuou no pós-30 - como órgão subordinado ao MT - seus estudos e intervenções, direcionando o encaminhamento de vários conflitos entre empregados e patrões. Se de um lado as autoridades propiciaram a abrangência do sistema a novas categorias, de outro cuidaram de restringir as garantias individuais, transformando a previdência num *negócio financeiro* [grifo meu].

3.6 - OS FERROVIÁRIOS ENTRAM NA LINHA

Incapaz de opor-se aos ditames do governo, o movimento operário organizado perdeu a luta contra as medidas que restringiam o acesso dos direitos sociais à condição de sindicalização oficial. Talvez os trabalhadores tenham deixado de aproveitar um momento marcado por conflitos para imporem-se decisivamente contra a política de restrições dos benefícios previdenciários. Daí a atenção por parte das autoridades sobretudo com relação às lideranças dos segmentos segurados, não obstante a continuidade da repressão para conter os enfrentamentos diretos.

Os caminhos seguidos nessa pesquisa revelam um processo dinâmico, que se inicia antes mesmo de 1923. Testada nos ferroviários, e depois nos portuários, a previdência oficial atendeu um número crescente de categorias nos anos seguintes, especialmente desde 1931, culminando em 1966 na inclusão dos trabalhadores rurais.

Apesar da luta pela desvinculação dos direitos sociais da sindicalização oficial, empreendida por algumas lideranças dos trabalhadores brasileiros, persistiu esse tipo de dependencia para o acesso aos benefícios previdenciários. Daí, em grande medida, o grande poder das associações classistas reconhecidas pelo governo. Apenas o DNT e suas agências estaduais tinham direito de emitir as carteiras profissionais, o que impossibilitava aos sindicatos que não se aparelhassem juridicamente sobreviver em meio às novas regras impostas pelo governo.

Notando o processo iniciado nos anos 20, vemos um forte interesse por parte dos juristas ligados ao governo em direcionar a vida operária, incentivando a “obediência à hierarquia, capacidade de inovar sem alterar os esquemas preestabelecidos, lealdade e ‘descrição’ na transição das informações para a cúpula, ambições ‘legítimas’ etc.”¹⁶¹.

¹⁶¹ André Gorz. *Crítica da Divisão do Trabalho*. São Paulo. Martins Fontes, 1989, p. 187.

Parece que alguns dos caminhos apontados para se obter uma maior submissão dos trabalhadores eram bem aceitos:

“Aqui em Campinas eu trabalhava 8 horas por dia, mas na linha era 16 horas, e olha que não tinha sobretempo, mas o normal de estação era 12 horas (sessões intermediárias - no interior). Havia seis faixas, quando eu ganhava 45.000 réis, eu era da faixa inicial. Quem controlava era o oficial de telégrafo. Chamava-se João Batista dos Santos; era uma pessoa muito boa, e eu procurava cumprir com as minhas obrigações também. O bom chefe é que faz o bom empregado, né!”¹⁶²

Igual ao que ocorreria mais tarde com a Justiça do Trabalho, desde que foi criada a previdência unificou velhos princípios, no sentido de impedir que o conflito de classe explodisse abertamente ou dando oportunidade a negociações conflitivas entre trabalhadores e patrões. Os ferroviários seriam os pioneiros a experimentar, através do sistema criado, os novos mecanismos de controle inseridos na sua relação com o sistema fabril.

3.7 - A EMPRESA, A LOCALIDADE, O SINDICATO

Causa um certo espanto quando se verifica o intenso trabalho necessário para aumentar a demanda de serviços requisitados das ferrovias nos anos 20. Tomando o caso da Mogiana, por exemplo, observamos um total de funcionários quase que intacto entre 1923 e 1928¹⁶³ e, por outro lado, um considerável crescimento das atividades empreendidas e a ampliação: 15.600 quilômetros de aumento no mesmo período - quando a extensão passa de 27.000 para 42.600 quilômetros¹⁶⁴. Por vários meios (modernização tecnológica, maus-tratos físicos e verbais e um ritmo árduo de trabalho), as empresas conseguiram intensificar o processo de trabalho.

Muitos entravam nas ferrovias com menos de 18 anos de idade, e muitas vezes estes já sabiam pelos próprios familiares como se comportar logo após sua contratação.

¹⁶²Entrevista com João Ribeiro, op. cit.

¹⁶³Julian Smith Duncan. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. New York, AMS PRESS, 1968, p. 125.

¹⁶⁴Cabe ressaltar que as locomotivas da Mogiana chegaram, ao dia, a atingir um aumento gradativamente maior de distância percorrida, ou seja, de 113.000 quilômetros em 1923 passaram a correr 138.000 em 1928. Ao passo que o aumento das mercadorias é notado no acréscimo de 1.600 toneladas: perfazendo 228.600 toneladas no primeiro ano e 388.000 no segundo.

Os laços familiares pesavam para a manutenção local da tradição daqueles trabalhadores. Mas a exclusão da vida privada possibilitou introduzir mudanças nessa tradição, pela qual os ferroviários passavam o saber provindo da experiência aos seus próximos.

Como lembra um dos ex-ferroviários que entrevistei, havia outras maneiras de introdução de idéias. O próprio sindicato, -referindo-se ao CFB - sob esse aspecto, trouxe possibilidades singulares de contato mútuo dos trabalhadores fora de seu ambiente familiar, e mesmo de trabalho¹⁶⁵.

Já o Sr. Alfredo Cohn argumenta que a “família ferroviária” campineira tratava de modo específico dos problemas surgidos:

“Os ferroviários eram convidados pessoalmente para as reuniões, encontros e assembléias promovidas pelo sindicato. Por meio de boletins, marcando a reunião para o dia tal, tal assunto. (...) O pessoal ia preparado para participar, mas todas as discussões era amigável. Cada um colocando seu ponto de vista, o que achava, detalhes, dando opiniões. Estas reuniões acabavam muito bem.”¹⁶⁶

Não obstante, esse ex-ferroviário contradiz-se no decorrer de sua explanação, justamente ao referir-se, em um outro momento, aos grupos tidos como não alinhados à estratégia política seguida pelos referidos dirigentes sindicais na localidade (dirigentes do CFB):

“Os comunistas: Eles não tinham efeito nenhum dentro do serviço (...) nem no sindicato, (...) dificilmente compareciam no sindicato, ficavam isolados, (...) por educação, não havia uma distinção com eles. O ambiente dos trabalhadores da Mogiana era espetacular (...) não posso dizer muito a respeito [da influência exercida pelos comunistas em determinadas repartições da ferrovia], no escritório não havia estes elementos. Quando o pessoal da mecânica fazia greve, não se seguia no escritório. (...) Pouca gente era comunista, mas gente de influência, né!? Tinham facilidade de discutir o assunto.”¹⁶⁷

¹⁶⁵ *Entrevista com Oscar Guarnieri, ex-funcionário da Repartição de Tráfego da Companhia Mogiana e Companhia Paulista, realizada na residência do mesmo, Campinas, 12/9/1991.*

¹⁶⁶ *Entrevista com Nelson Alfredo Cohn, ex-funcionário do escritório na Repartição da Mecânica da Companhia Mogiana, realizada na sede da UFAM, Campinas, 22/7/1991.*

¹⁶⁷ Segundo o entrevistado, todavia, não interessava para a maior parte dos trabalhadores (referindo-se aos empregados da Mogiana) a eloquência na oratória e a saliência manifestada pelos comunistas ao defenderem suas propostas.

Um outro contratado pela Mogiana nos anos 20 desautoriza a imagem passada pelo Sr. Cohn, ao fazer considerações sobre a influência dos comunistas nos primeiros tempos de sua convivência naquele reduto organizativo:

“Havia alguns que não concordavam muito com as diretrizes do governo, sempre existe e sempre existiu, né? Comunistas! Havia os comunistas também, e na Mogiana tinha um setor forte de comunistas. Tinham elementos lá que eram terroristas mais radicais do seu meio. Eram brasileiros mesmo. Tinham muitos funcionários lá que eram vermelhos mesmo, sabe. Estavam mais nas oficinas. O que era de interesse para a classe sempre apoiava. Agora, esse pessoal que era vermelho falava bastante.”¹⁶⁸

O centro das atenções desses trabalhadores estava muito relacionado à localidade onde habitavam. E, por conseguinte, convém ressaltar a percepção marcada por fatores regionais que, por vezes, não se enquadram às imagens traçadas por ferroviários ligados a outras empresas e regiões.

3.8 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do estudo do processo de formação das CAPs foi possível traçar algumas hipóteses gerais. Na análise de certas circunstâncias, geradas após a Primeira Guerra Mundial, destaquei as dificuldades surgidas para a continuidade do auxílio patronal a entidades assistenciais voltadas aos ferroviários. Vimos que apesar dos efeitos daquele conflito armado em outros setores da economia brasileira, destacam-se especificidades no tocante às estradas de ferro. Foi discutido, nesse sentido, tanto o aumento do preço do carvão importado como as mudanças desfavoráveis na política cambial; além dos efeitos do controle estatal sobre as tarifas cobradas dos usuários dos trens (que vinha favorecer, em contrapartida, fazendeiros e parcelas emergentes do empresariado). Portanto, problemas conjunturais e específicos juntos comprometeram a continuidade das associações beneficentes, a tal ponto que os dirigentes de determinadas estradas de ferro planejaram a intervenção estatal nesse tipo de empreendimento. Estava em jogo impedir o aumento da autonomia da organização operária, e isso implicava em investimentos de

¹⁶⁸ *Entrevista com João Ribeiro, op. cit.*

vulto. Mas o desdobramento da intromissão governamental restringiria-se ao controle administrativo, das próprias estradas de ferro assim como das primeiras CAPs criadas.

Acompanhamos momentos de derrotas e vitórias dos ferroviários no que diz respeito às suas lutas por direitos sociais. Suas conquistas resultam primeiramente da greve da Paulista, ocorrida em 1906, que repercutiu principalmente (ainda que quatro anos após o movimento) no auxílio financeiro concedido pela direção da empresa aos fundos da respectiva associação beneficente; e, em seguida, remontam à promulgação da Lei Eloy Chaves, que previu a extensão de um conjunto de direitos aos empregados de todas as ferrovias brasileiras, assim como a, a partir de então obrigatória, contribuição patronal ao assistencialismo operário¹⁶⁹.

Já com relação ao exame das sucessivas perdas, percebidas sobretudo a partir de 1931, o leitor pode encontrar neste texto diversos subsídios para interpretar o comportamento do sindicalismo formado entre os ferroviários.

Deparei com certos obstáculos diante das investigações realizadas, ou seja, fiquei sem saber, por exemplo: Em que medida a questão econômica justificou a perda de direitos experimentada pelos segurados do sistema das beneficentes e das CAPs? Qual a tendência sindical dos dirigentes do SFSP em 1931? Até que ponto os dirigentes do CFB estavam dispostos a manter sua “diplomacia” mediante as autoridades? Se seria possível, enfim, medir o peso de suas críticas sobre os membros do CNT?

¹⁶⁹Os recursos obtidos permitiram a formação de 24 CAPs naquele ano, 26 em 1924, 27 em 1925, 44 em 1928, 98 em 1931 e 140 em 1932. Já o patrocínio dos cofres públicos ocorre somente a partir da legislação de 1934, tanto para as CAPs como para os IAPs - criados no ano anterior. As quotas e taxas cobradas dos trabalhadores e empresários foram incorporadas anteriormente, através da imposição de um imposto captador de recursos incapaz de suprir a demanda. Do total de segurados, 142.464 estavam na ativa em 1930. Esse número cresceu aproximadamente vinte vezes até 1949. Essas parcelas contavam com 5 institutos e 30 CAPs neste último ano - somando 2.762.822 segurados, 110.724 aposentados e 142.401 pensionistas. Em 1966 todos os IAPs foram unificados junto ao Instituto Nacional de Previdência Social. Desde seu surgimento, no dia 2 de janeiro de 1963, que o INPS passou a oferecer assistência médica à aproximadamente 9 milhões de pessoas. Sob esse aspecto, cabe notar que o processo de centralização administrativa do sistema levou, em 1937, a uma redução das 39 caixas para 6 institutos, sistema esse que fica intacto até 1966, quando as entidades existentes incorporaram-se no INPS. Um outro aspecto a ser destacado nesse processo é a penetração e influência de certos grupos-chave junto ao governo, especialmente após 1940, que provocaram o bloqueamento de reformas e propostas que foram apresentadas por outros segmentos da sociedade com o objetivo de ampliar as garantias sociais previstas pelo sistema previdenciário.

Todavia, espero ter deixado claro os aspectos elucidados. Pudemos constatar como a estratégia política seguida pelos dirigentes do CFB revelou-se ambígua. Assim como a influência de ilustres juristas da época, outros fatores pesaram para a interpretação da postura assumida por aqueles sindicalistas. Esse aspecto fundamentou em boa parte o entendimento de diversas mudanças ocorridas na legislação previdenciária brasileira dentro do período analisado. Tendo em mente a ação desses protagonistas, não consigo deixar de imaginar tentativas no sentido de evitar a propagação da imagem de conformismo mediante a implementação das restrições de direitos colocada em prática pelo governo. Não há razão, contudo, para acreditar que limitaram-se a aceitar as medidas vindas *de cima* [grifo meu]. Um meio-tom aparece dissimulado nos seus discursos, como é verificado nos três últimos meses de 1932, quando intensificaram o envio de mensagens advertindo os membros do CNT quanto à necessidade de retrocesso da política contencionista. Reclamavam por receio da reação operária quanto ao fato. Estavam apreensivos quanto a um problema que - para eles (penso) - residia menos em si do que na força que dava aos seus adversários nas lutas pelo controle da organização sindical. Estava em jogo o reconhecimento legal de diversas entidades classistas, o que representava um desafio aos dirigentes do CFB, especialmente em vista da possibilidade de não conseguirem mais sustentar em seus discursos o ideal de “diplomacia” na relação mantida com empresários e governo. Pressionados, fizeram muitas promessas vazias aos seus associados. Veja-se que em seguida à aprovação do *Artigo 1º*, do *Decreto 21.081* - no dia 24 de fevereiro -, afirmaram que sua anulação estava prestes a acontecer. Cumpre esclarecer que esse artigo - não invalidado como aqueles sindicalistas supunham - subtraía o atendimento médico-hospitalar para aposentados e pensionistas.

Levados pelas mais diferentes razões, os dirigentes do CFB apostaram em vão na viabilidade do campo da legalidade como meio de garantir certos *privilégios* [grifo meu] aos ferroviários. Propalavam abertamente sua crença nos caminhos pacíficos. Auto-denominavam-se “defensores da classe”. A imagem de oportunismo emerge no estudo da estratégia assumida por aqueles sindicalistas, que enfatizaram a importância dos direitos previdenciários aos trabalhadores em seus discursos, sobretudo mediante o acirramento das disputas pelo controle da organização operária. Entusiasmados com o aumento da

interferência estatal nas relações trabalhistas, se aproveitaram até mesmo das mudanças impostas pela Lei Sindical de 1931; em outras palavras: negociaram com o MT a definição das parcelas de ferroviários que iriam integrar o quadro social do “novo” sindicato. Se não podemos desconsiderar as críticas aos membros do CNT no decorrer das reformas legais, também não podemos negligenciar o impacto das justificativas conformadoras - que aqueles sindicalistas manifestaram ante a tensão gerada pela contenção dos benefícios previdenciários. Dessa maneira, os dirigentes do CFB descartaram antigos mecanismos de resistência. O enfrentamento direto seria tolhido por mais de uma década na história das lutas operárias no país, juntamente com os que consideravam-no um meio viável para obter melhorias para a classe. É sabido que isso também se deve à intensificação da vigilância e da repressão policial. Alijada a esquerda do cenário político, tornou-se mais fácil levar adiante o plano autoritário defendido pelo governo. A empreitada de Getúlio Vargas daria melhores resultados quando, em 1939, retomou os decretos de 31 e 34, que facultavam aos sindicatos prestar assistência médico-hospitalar, e os transformou em obrigação. Esse modo de ligar o assistencialismo ao imposto sindical que teve sucesso no jogo iniciado em 1930 pode ser considerado a maior cartada do governo, consolidada em 1943 com a formulação da Consolidação das Leis Trabalhistas. Há muitos anos antes, entretanto, que o aspecto assistencial tornara-se o centro da vida sindical no país.

FONTES

FONTES PRIMÁRIAS E SECUNDÁRIAS:

Jornais

Avanti, São Paulo: 1901
Batalha (A), Rio de Janeiro: 1931
Comércio de São Paulo, São Paulo: 1906
Correio da Manhã, Rio de Janeiro: 1927
Correio da Tarde, São Paulo: 1931
Correio Popular, Campinas: 1930-1931
Diário da Noite, São Paulo: 1931
Diário de Rio Claro, Rio Claro: 1931
Diário de São Paulo, São Paulo: 1931
Diário do Povo, Campinas: 1924, 1928, 1930-1931 e 1963
Esquerda (A), Rio de Janeiro: 1927 e 1931
Estado de São Paulo (O), São Paulo: 1931
Ferrovário (O), Campinas: 1923
Ferrovário (O), Porto Alegre: 1925
Folha de São Paulo, São Paulo: 1997
Gazeta de Campinas, Campinas: 1930
Gazeta de São Paulo (A), São Paulo: 1931
Globo (O), Rio de Janeiro: 1927 e 1931
Jornal do Brasil, Rio de Janeiro: 1931
Nação (A), Rio de Janeiro: 1924
Platéia (A), São Paulo: 1931-1932
Plebe (A), São Paulo: 1919 e 1923
Proletário (O), Santos: 1931
Razão (A), Casa Branca: 1931
Terra Livre (A), São Paulo: 1907
Trabalho (O), Araraquara: 1934
Tribuna (A), Santos: 1906

Documentos do CFB (SFCM a partir do início de 1933)

Atas de Assembléias Gerais: 1931-1933
Ata de Assembléia Geral Ordinária: 1930
Atas das Reuniões da Diretoria: 1927-1931
Ata de Reunião de Propaganda: 1930
Cartas-Ofício, 1928-1933
Editais chamando os ferroviários de Rio Claro e região à Assembléia Geral, 1931
Livro de Registro dos Sócios, 1931
Livro de Registro das revistas e jornais recebidos, 1932

Fundo do Acervo do DEOPS

Memorando da Superintendência da Ordem Política e Social, 1932
Ofício de Afonso Celso, Chefe da Repartição Central, da 3ª Ci., Seção do Rio de Janeiro, 19/5/1932
Ofício do Delegado de Ordem Política e Social, Seção de Arquivo, 20/6/1932

Ofício do Gabinete de Investigações de São Paulo, 1/4/1932

Ofício do Gabinete de São Paulo, 20/6/1932

Prontuários 282, 339, 880 (2º vol.), 1266 e 1693

Relatório elaborado pelo Delegado de São Paulo: Inácio da Costa Ferreira, 1931

Termo de Declaração: assinado por Michel Levet, s/d

Ferrovias, instituições previdenciárias, organização sindical operária e demonstrativos oficiais diversos

Balanço da Caixa de aposentadoria e pensões dos Empregados da S. Paulo Railway Company. Jundiaí, 31/12/1930.

Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Viação Rio Grande do Sul: 1926. nº 4, Porto Alegre, Livraria Selbach de J. R. Fonseca & Companhia, 30/3/1927.

Estatutos da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista. São Paulo, Tipografia e Papelaria Vanorden & Cia, 1906.

Guia Administrativo do Poder Executivo no Período da República Velha. O Governo Presidencial do Brasil: 1889 - 1930. Brasília, Pró-Memória/ Fundação Casa de Rui Barbosa/ Ministério da Cultura, 1985.

Movimento Financeiro das Caixas de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Portuários: Actos oficiais, dados estatísticos e illustrações gráficas (1923 - 1929). Conselho Nacional do Trabalho/Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Rio de Janeiro, Villas Boas & Companhia, 1930.

Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos (Presidente do Estado de São Paulo) pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos (Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas) - Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura - Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, São Paulo, 1926.

Relatório apresentado ao Sr. Dr. Júlio Prestes de Albuquerque (Presidente do Estado) pelo Secretário da Viação e Obras Públicas José Oliveira de Barrosa - Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo: vol. 1 (2). São Paulo, 1928.

Relatório da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana: 1926. São Paulo, Tipografia Comercial/Mario Giorgis, nº 1, 1/5/1929.

Relatório da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana: 1933. São Paulo, Tipografia Comercial/Mario Giorgis, nº 6, 28/2/1934.

Relatório da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - 29/4/1941, Campinas, Estab. Gráfico/Casa Livro Azul, 1941.

Relatório da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista: correspondente aos anos de 1912 a 1914. Jundiaí, Tipografia da Companhia Paulista, 7/1915.

Relatório nº 75 da Diretoria da Companhia Paulista. São Paulo, Casa Vanorden, 1924.

BIBLIOGRAFIA:

Ferrovias e Ferroviários

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo, Martins, 1950.

BAK, Joan. *Workers, Foreign Enterprise and the Making of Cross-Class Alliance in Brazil: The First 1917 Railroad Strike in Rio Grande do Sul*. University of Richmond, Washington, 1995.

CAETANO, Coraly Gará. "Qualificação e Ferrovias: A Experiência das Escolas Profissionais Ferroviárias (1920-1945)", in RIBEIRO, Maria Alice (coord.). *Trabalhadores Urbanos e Ensino Profissional*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1986.

- CAMARGO, Dulce Maria Pompêo de. *Trabalhadores Ferroviários em Greve*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1986.
- DAIN, Sulamis. *Empresa Estatal e Capitalismo Contemporâneo*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1986.
- DEBES, Célio. *A Caminho do Oeste: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo - 1ª parte: 1832-1869*. São Paulo, Indústria Gráfica Bentivegna Editora, 1968.
- DIAS, Márcio Augusto Saliba. *Nos Trilhos do Silêncio: Por dentro das Estradas de Ferro Paulistas (1920-1940)*. São Paulo, Dissertação para a obtenção do título de mestre em História à Universidade Católica de São Paulo, 1993.
- DUNCAN, Julian Smith. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. New York. AMS PRESS, 1968.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta (A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II: 1885 - 1865)*. Petrópolis, Vozes, 1982.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo: História de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo. Melhoramentos, 1959.
- FRANÇA, Ary. *A marcha do café e as frentes pioneiras*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1960.
- FRUIT, Elie. *Les Syndicats dans les Chemins de Fer en France (1890 - 1910)*. Paris, Les Éditions Ouvrières, 1976.
- GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e Vida Operária - 1930 - 1940*. Tese de Doutorado apresentada ao IFCH da UNICAMP, Campinas, 1992.
- GOODWIN, Paul B. *Los Ferrogarriles Británicos Y La UCR: 1916-1930*. capítulos VII e VIII, Buenos Aires, Ediciones Bastilha, 1973.
- GASPAR, Antonio Francisco. *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana: 1870-1875*. São Paulo, Estabelecimento Gráfico Eggenio Cupolo, 1928.
- HERAS, Raul García. "Hostage Private Companies Under Restraint: British Railways and Transport Coordination in Argentina During the 1930s", in *Journal of Latin American Studies*: vol. 9 (1). Cambridge University Press, 1987.
- LEITE, Mário. *Paulistas e mineiros, plantadores de cidades*. São Paulo, Edart, 1961.
- LESSA, Simone Narciso. *Trem-de-ferro: do Cosmopolismo ao Sertão*. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da UNICAMP, Campinas, 1993.
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1973.
- MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. Campinas, Pontes, 1990.
- McKENNA, Frank. "The Great Strike! - Victorian Railway bat", in *History Workshop. Issue I, Spring*, 1976.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo, HUCITEC/ Pólis, 1984.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. São Paulo, HUCITEC/INL-MEC, 1981.
- SANTOS, Guerino Fernandes dos. *Nos Bastidores da Luta Sindical*. São Paulo, Ícone Editora, 1987.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e Ferroviários: Uma Contribuição para a Análise do Poder Disciplinar na Embvbpresa*. São Paulo, Autores Associados/Cortêz, 1982.
- VEIGA, Tânia. *Trem, terra e trabalho: a São Paulo Railway*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Estudos Pós-Graduandos em História da Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1991.

WRIGHT, Winthrop R. *British-Owned Railways in Argentina. Their effect on economic nationalism: 1854-1948*: cap. 6. Austin and London, Institute of Latin American Studies by the University of Texas Press, 1974.

Sistema de seguro social

AFFONSO, Almiro. *A Previdência Supletiva no Brasil*. São Paulo, Edições LTr., 1978.

ALVES, O. Moraes (org.). *Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários*. Campinas, Tipografia da Casa Genoud, s/d.

ASHFORD, Douglas E. *The Emergence of the Welfare States*. New York, Basil Blackwell Ltd., 1988.

BASTOS, Murillo Villela. *Saúde e Previdência Social no Brasil: o Impacto da Previdência Social na Organização dos Serviços Médicos*. Rio de Janeiro, FGV/EBAP, 1978, (mimeo.).

BERLINGUER, Giovanni. *Medicina e Política*. São Paulo, Hucitec Ed., 1987.

BORGES, Durval Rosa. *Seguro Social*. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1948.

BRAGA, José Carlos de Souza e PAULA, Sérgio Góes de. *Saúde e Previdência: Estudos de política social*. São Paulo, CEBES/ HUCITEC, 1981.

COLETA, José Augusto dela. *Acidentes de Trabalho*. São Paulo, Editora Atlas S.A., 1989.

CORDEIRO, Hésio de Albuquerque. *As Empresas Médicas: As Transformações Capitalistas da Prática Médica*. Rio de Janeiro, Graal, 1984.

DWYER, Tom. "Acidentes, questão política". *Jornal da Tarde*, São Paulo, Caderno de Sábado, 2/5/1992.

_____. "Hit and Miss", in *Industrial Relations Review*. Auckland, n° 6, march-april, 1980.

_____. *Une conception sociologique des accidents du travail*. Tese de doutoramento, L'École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1978.

_____. *Life and Death at Work - Industrial Accidents as Case of Socially Produced Error*. New York, Plenum Press, 1992.

_____. "Acidentes do Trabalho: Em busca de uma Nova Abordagem", in *Revista de Administração de Empresas*. São Paulo, n° 29, abr./jun., 1989.

_____. "Novos desafios para a ergonomia: reflexões sobre a segurança do trabalho", in *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*. Rio de Janeiro, n° 69, fev./março, 1990.

EBOLI, Enrique. *Jurisprudência sobre as Caixas de Aposentadoria e Pensões*. Rio de Janeiro, MAOS, 1937.

FALEIROS, Vicente de Paula. *O Trabalho da Política: Saúde e Segurança dos Trabalhadores*. São Paulo, Cortez, 1992.

_____. *A Política Social do Estado Capitalista: As Funções da Previdência e da Assistência Sociais*. São Paulo, Cortez Editora, 1980.

FERRARI, Irandi; BECCARI, Ricardo Ennio; e ZERBINI, Christiano. *Segurança e Medicina do Trabalho*. São Paulo, LTr., 1978.

HATZFELD, Henri. *Du Paupérisme a la Sécurité Sociale (essai sur les origines de la sécurité sociale en France: 1850 - 1940)*. Paris, Librairie Armand Colin, 1971.

ICHINO, Pietro. *Diritto del Lavoro per i Lavoratori*. Bari, De Donato Editore SpA, 1975.

KANDIR, Antônio. "Previdência Social: A experiência Internacional", in Ministério da Previdência Social e Comissão Econômica Para América Latina. *A Previdência Social e a Revisão Constitucional*: vol. IV. Brasília, , Pax Ed., 1994.

KÖHLER, Peter; ZACHER, Hans F.; e PARTINGTON, Martin. *The Evolution of Social Insurance: 1881-1981 (Studies of Germany, France, Great Britain, Austria and Switzerland)*. New York, St. Martin's Press, 1982.

LACERDA, Maurício de. *A Evolução Legislativa do Direito Social Brasileiro*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1980.

LUBOVE, Roy. *The Struggle for Social Security: 1900-1935*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1986.

LUCA, Tânia R. de. *O Sonho do Futuro Assegurado*. São Paulo, Contexto, 1990.

MALLOY, James M. *Política de Previdência Social no Brasil*. Rio de Janeiro, Graal, 1986.

MARUCCO, Dora. *Lavoro e Previdența dal'Unità al Fascismo: Il consiglio della Previdența dal 1869 al 1923*. Milão, Franco Angeli Editore, 1984.

MORAES, Evaristo de. *Apontamentos de Direito Operário*. São Paulo, LTR. Ed. Ltda./USP, 1971.

OLIVEIRA, Jaime A. de Araújo e TEIXEIRA, Sonia M. Fleury. (Im) *Previdência Social: 60 anos de história da Previdência no Brasil*. Petrópolis, Vozes, 1986.

PLATT, D. C. M. *Social Welfare, 1850-1950: Australia, Argentina and Canada Compared*. Hong Kong, Macmillan Press, 1989.

RECALDE, Hector. *Mutualismo, Seguro Social Y Cuestión Social* (Jornadas sobre los Trabajadores en la Historia del Siglo XX). Buenos Aires, Fundación Simon Rodriguez, 1991.

ROSEN, George. *Da Polícia Médica à Medicina Social*. Rio de Janeiro, Graal, 1980.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro, Campus, 1979.

SPOSATI, Aldaiza de Oliveira. *História da Pobreza Assistida em São Paulo*. Tese para obtenção do título de Doutor em Serviço Social: apresentada à Comissão Julgadora da Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1987.

TORTORELLO, Jayme Aparecido. *Acidentes do Trabalho*. São Paulo, Saraiva, 1994.

VIEIRA, Hermes Pio. *Eloy Chaves: Precursor da Previdência Social no Brasil*. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1978.

Diversos

ANTUNES, Ricardo. *Classe Operária, Sindicatos e Partido no Brasil*. São Paulo, Cortez/Ensaio, 1988.

ARAÚJO, Angela Maria Carneiro. *Construindo o Consentimento: Corporativismo e Trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Ciência Política do IFCH da UNICAMP, Campinas, 1994.

ARIÈS, Philippe. *O Homem diante da Morte*: vol. II. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora S.A., 1982.

BARRETO, Margarita. *Vivendo a História de Campinas*. Campinas, Editores Associados/Mercado de Letras, 1996.

BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. *Le Syndicalisme "Amarelo" à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de Doutorado: Université de Paris I (Panthéon-Soubonne), 1986.

_____. "Identidade da Classe Operária no Brasil (1880-1920): Atipicidade ou Legitimidade?", in *Revista Brasileira de História*: vol. 2. São Paulo, set. 91/ago. 1992.

BAUSBAUM, Leôncio Bausbaum. *História Sincera da República*: vol. 2. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975-76.

BEIGUELMAN, Paula. *Os Companheiros de São Paulo*. São Paulo, Global Editora, 1981.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: Um Lírico no auge do Capitalismo*. São Paulo, Brasiliense, 1995.

BERNARDES, Sérgio Pio. *O Dilema entre Estatização e Privatização de Saúde no Brasil*. Tese de Mestrado defendida no IFCH, Instituto de Filosofia, da UNICAMP, Campinas, 1992.

BERTUCCI, Liane Maria. *Impressões sobre a Saúde (A questão da Saúde na Imprensa Operária: São Paulo - 1891/1925)*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH, da UNICAMP, Campinas, 1992.

Bibliografia de Assuntos Trabalhistas. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, 1959.

BRAVERMAN, Frederick. *Trabalho e Capital Monopolista: Degradação do Trabalho no Século XX*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977.

BRUNHOFF, Suzanne de. *Etat et capital: recherches sur la politique économique*. Paris, Maspero, 1976.

CAMPOS, Cristina Hebling. *O Sonhar Libertário*. Campinas, Ed. da UNICAMP/ Pontes, 1988.

CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1981.

CAPELATO, Maria Helena. *Os Arautos do Liberalismo - Imprensa Paulista: 1920-1945*. São Paulo, Brasiliense, 1989.

CARONE, Edgar. *A República Velha: Instituições e Classes Sociais*: vol. 1. São Paulo, Difel, 1977.

_____. *A República Nova: 1930-1937*. São Paulo, Difel, 1976.

_____. *A Segunda República*. São Paulo, Difel, 1975.

_____. *Movimento Operário no Brasil: 1887-1944*. São Paulo, Difel, 1984.

_____. *O P.C.B.: 1922 a 1943*: vol. 1. São Paulo, Difel, 1982.

_____. "O Café", in *Anais do II Congresso de História de São Paulo*. São Paulo, Associação Nacional dos Professores Universitários de História: Núcleo Regional, 1975.

CARVALHO, J. M. *Os Bestializados*. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

COSTA, Hélio. *Em Busca da Memória*. São Paulo, Scritta, 1995.

DE DECCA, Edgar. 1930: *O Silêncio dos Vencidos*. São Paulo, Brasiliense, 1986.

DIAS, Everardo. *História das Lutas Sociais no Brasil*. São Paulo, Editora Alfa-Omega, 1977.

DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. Rio de Janeiro, Zahar, 1981.

ERICKSON, Kenneth Paul. *Sindicalismo no Processo Político do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1979.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder (Formação do Patronato Político Brasileiro)*: vol. 2. Porto Alegre, Editora Globo, 1979.

FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo, Difel, 1976.

FERREIRA, Maria Nazareth. *A Imprensa Operária no Brasil: 1880-1920*. Petrópolis, Vozes, 1978.

FORTES, Alexandre. "Buscando os Nossos Direitos..": *Trabalhadores e Organização Sindical na Porto Alegre de 1933 a 1937*. Dissertação apresentada para a obtenção do grau de mestre ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Trabalho do Departamento de História do IFCH da UNICAMP, Campinas, 1994.

FOUCAULT, Michel. *O Nascimento da Clínica*. Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1987.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. *Dicionário Histórico-Biográfico: 1930-1983*: vol. 2. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1984.

FREITAS Jr., Antônio Rodrigues de. *Sindicato: Domesticação e Ruptura*. São Paulo, Dep. Ed. da OAB-São Paulo, 1989.

GATTAL, Zélia. *Anarquistas, graças a Deus*. Rio de Janeiro, Record/Altaya, 1996.

GOMES, Angela de Castro. *A Invenção do Trabalhismo*. São Paulo, IUPERJ/VÉRTICE, 1988.

GORZ, André. *Crítica da Divisão do Trabalho*. São Paulo, Martins Fontes, 1989.

HALL, Michael M. "Corporatism, Fascism, and the Origins of Brazilian Labor Law", in *Working Papers do Centre for Labour Studies*. Universidade de Manchester, Inglaterra, 1997.

HOBSBAWM, Eric J. *Mundos do Trabalho*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

_____. *Os Trabalhadores*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

_____. *A Era dos Impérios: 1875-1914*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1992.

_____. *A Era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.

HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

IGNATIEFF, Michael. "Instituições Totais e Classes Trabalhadoras: Um Balanço Crítico", in *Revista Brasileira de História*. mar/ago., nº 14, 1987.

LEITE, Márcia de Paula. *O Movimento Grevista no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1987.

LIMA, Marcos Alberto Horta. *Os industriais têxteis paulistas nos anos 20: aspectos da sua atuação política*. Campinas, Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da UNICAMP, 1992.

LINDSAY, A. D. *O Estado Democrático Moderno*. Rio de Janeiro, Zahar Editôres, 1964.

LINHARES, Maria Yedda Leite e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *História Política do Abastecimento (1918-1974)*. Brasília. Biblioteca Nacional da Agricultura, 1979.

LOVE, Joseph. *A Locomotiva: São Paulo na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.

MACIEL, Cleber da Silva. *Discriminações Raciais: Negros em Campinas (1888-1921)*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1987.

MARX, Karl. *O Capital*: vol. 1. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1980.

_____. *O 18 Brumário e Cartas a Kugelmann*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1974.

MEDEIROS, Medeiros. *Ideologia Autoritária no Brasil: 1930-1945*. Rio de Janeiro, FGV, 1978.

MOORE Jr, Barrington. *Injustiça: As Bases Sociais da Obediência e da Revolta*. São Paulo, Brasiliense, 1987.

MUNAKATA, Kazumi. *A Legislação Trabalhista*. São Paulo, Brasiliense, 1983.

MUÑIZ, Miguel Angel Gonzales. *Aproximacion a la Historia Social del Trabajo en Europa*. Madri, La Vela Latina/Ediciones Júcar, 1987.

PAOLI, Maria Célia; SÁDER, Eder e TELLES, Vera da Silva. "Pensando a Classe Operária: os Trabalhadores Sujeitos ao Imaginário Acadêmico", in *Revista Brasileira de História*. São Paulo, nº 6, 1984.

PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. *O Trem da História: A aliança PCB/ CSCB/ O Paiz (Rio de Janeiro, 1923/1924)*. São Paulo, Marco Zero, 1994.

PINHEIRO, Paulo Sérgio. *Estratégias da Ilusão: A Revolução Mundial e o Brasil (1922-1935)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

PINHEIRO, Paulo Sérgio e HALL, M. *A Classe Operária no Brasil: 1889 - 1930: volumes 1 e 2*. São Paulo, Brasiliense, 1981.

PESSOA, Fernando. "Cancioneiro" (12/9/1933), in *Obra Poética*. Rio de Janeiro, Editora Nova Aguilar S.A., 1986.

Santa Casa de Misericórdia: Primeiro Centenário (MDCCCLXXI-MCMLXXI). Campinas, 1971.

RODRIGUES, Leôncio Martins. *Sindicalismo e Sociedade*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968.

RODRIGUES, E. *Trabalho e Conflito: Pesquisa (1906/1937)*. Rio de Janeiro, Arte Moderna, s/d.

ROIO, Marcos del. *A classe Operária na Revolução Burguesa - A política de alianças do PCB: 1928/1935*. Belo Horizonte, Oficina dos Livros, 1990.

SEWELL Jr., Willian H. *Work & Revolution in France - The Language of labor from the old regime to 1848*. New York, Cambridge University Press, 1982.

SILVA, Zélia Lopes. "Os Sindicatos e a Gestão do Estado no Mercado de Trabalho: São Paulo: 1929/1932", in *Revista Brasileira de História*: vol. 7 (14). São Paulo, mar./ago. 1987.

SIMÃO, Azis. *Sindicato e Estado*. São Paulo, Dominus Editora/ Ed. da USP, 1978.

STOLCKE, Verena. *Cafecultura: homens, mulheres e capital (1850-1980)*. São Paulo, Brasiliense, 1986.

TEIXEIRA, Palmira Petratti. *A Fábrica do Sonho*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990.

TELES, Jover. *O Movimento Sindical no Brasil*. Rio de Janeiro, Ed. Vitória, 1962.

TOPIK, Steven. *A presença do Estado na Economia Política do Brasil - de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro, Record, 1987.

TRONCA, Ítalo. *Revolução de 1930: A Dominação Oculta*. São Paulo, Brasiliense, 1983.

VALLADARES, L. (org.). *Repensando a Habitação no Brasil*. Rio de Janeiro, Zahar, 1983.

VIANNA, Luis Werneck. *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.

WAISMAN, Carlos H. *Modernization and The Working Class. The Politics of Legitimacy*. Austin, University of Texas Press, 1982.

WEFFORT, Francisco C. *Sindicatos e Política*. Tese apresentada para Concurso de Livre Docência - USP, São Paulo, 1972.

WEFFORT, Francisco C. *Direito, Cidadania e Participação*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1981.

_____. *Sindicatos e Política*. Tese apresentada para Concurso de Livre Docência - USP, São Paulo, 1972.

WOLF, R. P. *Crítica da Tolerância Pura*. Rio de Janeiro, Zahar, 1970.

ZAIDAN Filho, Michael. *Comunistas em Céu Aberto: 1922-1930*. Belo Horizonte, Oficina dos Livros, 1989.

_____. *Pão-e-Pau: Política de Governo e Sindicalismo Reformista no Rio de Janeiro (1923-1926)*. Dissertação de Mestrado em História apresentada ao IFCH da UNICAMP, Campinas, 1981.

_____. *PCB (1922 - 1929): Na busca das origens de um marxismo nacional*. Rio de Janeiro, Global, 1985.

ANEXOS

ANEXO I

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

FONTES DE RECEITA

DAS

CAIXAS DE APOSENTADORIA E PENSÕES

PERÍODO DE 1923 A 1929 -- FUNDADAS NA VIGÊNCIA DA LEI 4.682 DE 24-1-1923

33 CAIXAS

ESCALA

1 m/500 Contos

Fontes de receita	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Contrib. do pessoal 3%	2.300.000.031.11	3.000.940.121	4.300.854.627	5.148.780.891.4	5.784.370.898	6.382.763.840	7.031.874.718
Jóias e aumento de vencimentos	3.010.005.430.2	5.456.533.137	3.422.400.421.3	2.896.310.417.2	3.391.159.850.2	3.020.003.870	3.181.113.033
Contribuição das Empresas	2.920.873.837.9	4.336.675.427.7	6.147.305.893.8	5.459.741.803.1	6.424.905.457	8.262.029.280	8.578.141.538
Augm. suppl. Tarifas (Contribuição do pessoal)	4.350.005.070	6.237.635.122	7.208.466.985	7.208.914.188	8.903.808.490	11.948.406.945	12.095.323.440
JUROS	75.179.905	752.388.823	1.705.238.898	2.740.890.183	3.185.000.668	4.887.214.825	5.785.706.394
Outras Fontes	257.403.968	1.048.231.802	1.405.385.550	2.290.380.300	2.370.002.735	1.031.250.804	1.007.001.780
Totais da Receita	15.302.900.501	21.407.317.172	23.277.784.823.1	23.842.516.576.7	30.466.911.150	36.183.760.440	38.280.828.551.0
Contos de 1923							

Fonte: Movimento Financeiro das Caixas de Aposentadoria e Pensões dos Ferrovários e Portuários: Actos officiais, dados estatísticos e Illustrações gráficas (1923 - 1929), op. cit.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

MOVIMENTO GLOBAL FINANCEIRO

DAS

CAIXAS DE APOSENTADORIA E PENSÕES FERROVIARIAS

FUNDADAS NA VIGENCIA DA LEI 4.682 DE 24-1-923

32 CAIXAS

ESCALA

1 m/m 500 Contos

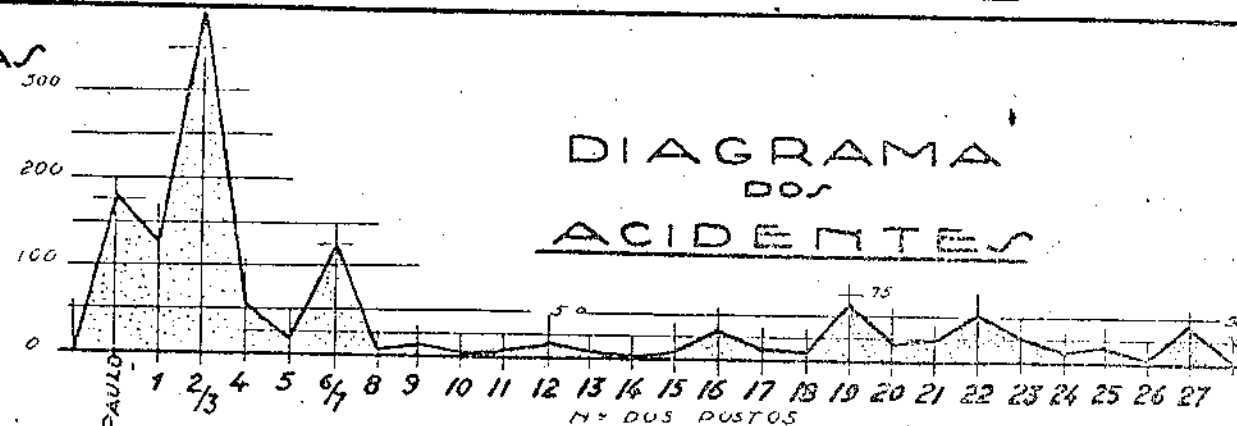
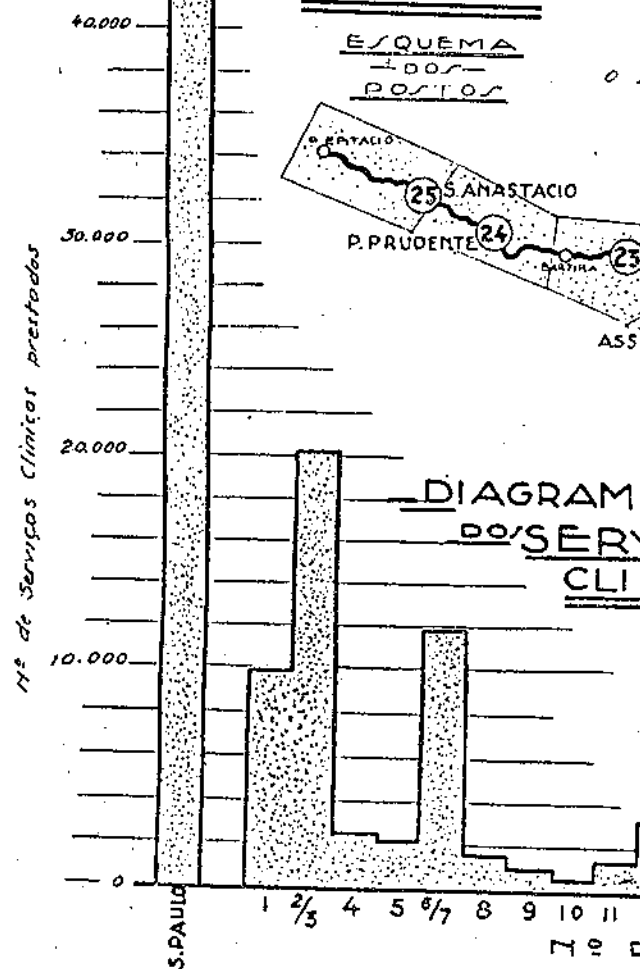
Contos da caixa	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000
Rec. tot. arrecadação	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

Fonte: Relatório da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Estrada de Ferro
Sorocabana: 1933, op. cit.

CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES DOS EM- PREGADOS DA "E.F.S."

SERVIÇO MEDICO

ESQUEMA
DOS
POSTOS



1 DIRETOR CLÍNICO
2 FISIOLÓGICO
3 CLÍNICO
4 PEDIATRA
5 OCULISTA
6 OTORRINO-LARINGOLÓGICO
7 ANALISTA
8 UROLOGISTA

CORPO CLÍNICO DA CAPITAL

VISTO
PRESIDENTE

CHefe de SECRETARIA

CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES DOS EMPREGADOS DA E.F.S.

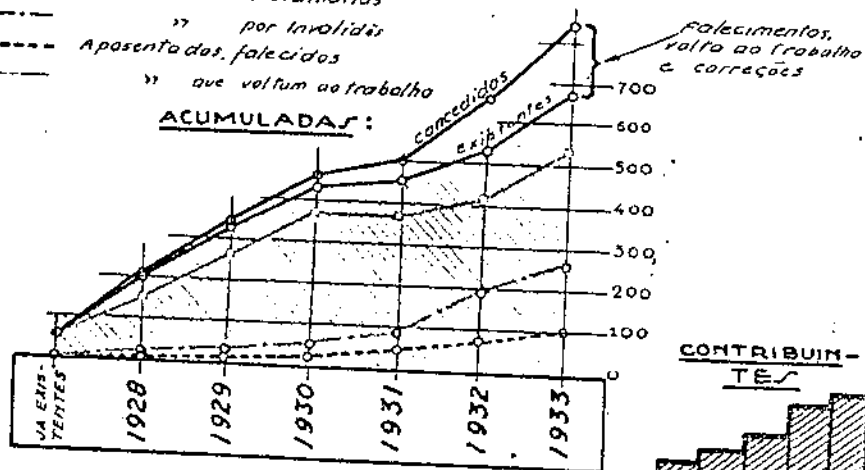
VISTO
P. CARVALHO
PRESIDENTE

PENSÕES

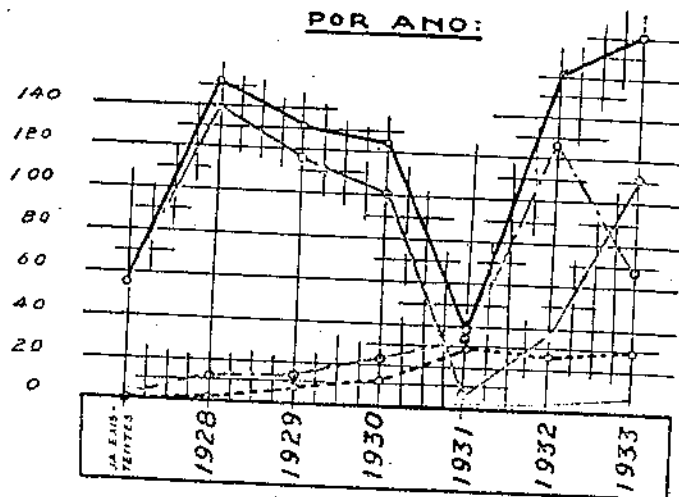
APOSENTADORIAS:

- Total de Aposentadorias
- Aposentadorias Ordinárias
- " por Invalidas
- Aposentados falecidos
- " que voltam ao trabalho

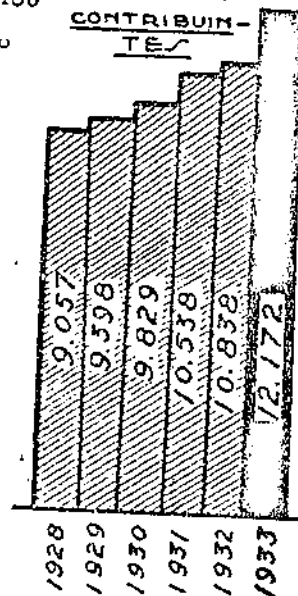
ACUMULADAS:



POR ANO:



CONTRIBU- TES

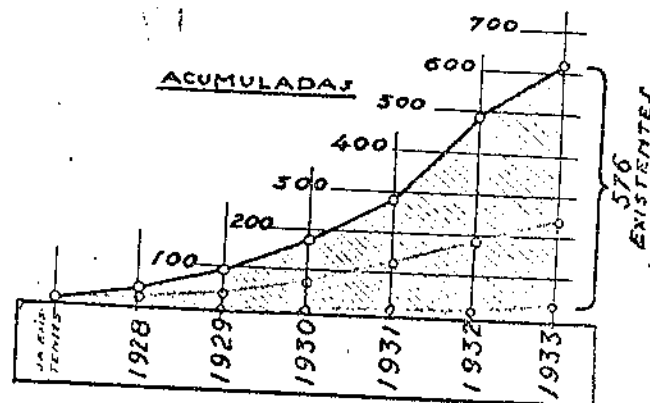


Cesar Riancho
CHEFE DA SECRETARIA

— nº total de beneficiários

— nº de associados falecidos
(% = Coeficiente total 3/103 da contribuição)

--- Cancelamentos



POR ANO

os coeficientes letais
em S. Paulo, em 1932 e 1933,
foram: 1,18% e 1,34%

