

VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica

Mesa Nº 18. Transportes e serviços nos mercados regionais e nacionais na América Latina (séculos XIX e XX)

Coordenadores: Guilherme Grandi, Teresita Gómez , Ivanil Nunes

Sindicalismo e trabalho ferroviário em São Paulo: das origens do movimento operário à estatização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Guilherme Grandi
FEA/USP

1. Introdução

A história do operariado em São Paulo está indissociavelmente relacionada à formação dos sindicatos ferroviários, à organização dos partidos de esquerda e à atuação política de militantes embalados por doutrinas políticas, tais como o anarquismo, o socialismo e o comunismo. Desde a última década do século XIX, a atuação de anarquistas, comunistas e socialistas foi o principal alvo da repressão praticada pela polícia política no Brasil que prendeu, torturou e assassinou uma quantidade incomensurável de civis; em geral, líderes sindicais e militantes de esquerda, mas também, em certos casos, pessoas simpatizantes das causas em favor de maior justiça social e condições dignas de existência.

Há uma vasta bibliografia dedicada à história do trabalho e do movimento operário do Brasil e, em particular, de São Paulo. Grosso modo, é possível identificar uma variedade de estudos que tratam de temas correlacionados como a história das relações trabalhistas, a formação do mercado de trabalho e a organização política e sindical dos trabalhadores (principalmente do meio urbano) a partir de perspectivas amplas e, por vezes, demasiadamente generalista. Não há dúvidas de que diversos autores empreenderam valiosos esforços de sínteses, cujas contribuições historiográficas são inequivocamente importantes.¹ No entanto, ainda são escassos trabalhos pautados por abordagens mais circunscritas no tempo e no espaço que entrelacem movimentos mais específicos de determinadas categorias de trabalhadores com outros temas e aspectos de relevância histórico-política ou histórico-econômica. É nesse sentido, que pensamos o propósito deste artigo.

¹ Dentre esses estudos destacamos: Alexander 2003; Barbosa 2008; Batalha 2000; Biondi 2011; Dulles 1977; Fausto 1986; Maram 1979; Toledo 2004.

Nele, o leitor encontrará o duplo objetivo de: (i) analisar algumas das características do movimento de trabalhadores ferroviários do estado de São Paulo durante a primeira metade do século XX, tendo como foco os ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e (ii) examinar o papel do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista no processo que culminou na estatização da Companhia Paulista no período anterior ao golpe militar de 1964. Visando alcançar esse objetivo, foram selecionados três tipos de fontes primárias: jornais operários, prontuários do Departamento de Ordem Política e Social (DOPS/SP) e relatórios da diretoria da Companhia Paulista.

O presente artigo está dividido em três seções, além desta breve introdução e das considerações finais. Na primeira, se discute o início do movimento de politização dos trabalhadores urbanos em São Paulo sob a égide do anarcossindicalismo, doutrina que deu sustentação à organização da classe ferroviária. Nessa primeira fase, jornais operários e a formação das chamadas ligas operárias tiveram um papel fundamental no processo de conscientização e organização política das diversas categorias de trabalhadores. Na segunda seção, analisa-se, particularmente, a primeira metade dos anos trinta, em que se observa um recrudescimento da violência policial praticada pelo Estado em seu esforço de coagir as sublevações trabalhistas que, do ponto de vista do aparelho repressor do Estado, estavam sendo fortemente influenciadas pelas ideologias do socialismo e do comunismo. Já na terceira seção, o exame se volta para a conjuntura econômica dos anos cinquenta e seu impacto sobre a relação capital-trabalho numa das ferrovias mais importantes do estado de São Paulo até sua estatização ocorrida no ano de 1961. Trata-se da já referenciada Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

2. Trabalho ferroviário, imigração e mobilização operária

Até a aprovação da Lei de Sindicalização no início dos anos trinta², as reivindicações dos ferroviários, bem como o próprio sentido da causa operária em São Paulo, estavam eivadas por ideologias de nuances diversas, como o comunismo-stalinista, o comunismo-trotskyista, o anarquismo, o anarcossindicalismo e o socialismo. A estratégia de ação política, portanto, de anarquistas, socialistas e comunistas se efetuava, sobretudo, por meio de greves organizadas em torno da mobilização das classes trabalhadoras e através de comícios em espaços públicos.

² A respeito dessa Lei, consultar: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos30-37/PoliticaSocial>. Último acesso em 26/10/2015.

Grande parte desses atos tinha o apoio dos sindicatos que representavam as categorias mais antigas e numerosas de trabalhadores urbanos, a exemplo dos ferroviários. Decerto, estes, particularmente os trabalhadores da Companhia Paulista, detêm um papel de destaque com respeito à trajetória do movimento operário de São Paulo, em função de terem sido uma das primeiras categorias a se organizar no combate à exploração e na luta por melhores condições de trabalho.

Sabe-se que o advento das estradas de ferro acarretou mudanças significativas nas relações de trabalho no Brasil. A proibição da utilização de escravos, a necessidade de mão de obra qualificada e semiquificada e a presença maciça de imigrantes nos serviços das diversas ferrovias brasileiras fizeram parte do processo de transição do trabalho escravo para o trabalho livre e assalariado. Contudo, importa salientar que a senda trilhada pelos ferroviários de São Paulo assumia características distintas das experiências vivenciadas pelo trabalho livre em outras regiões do Brasil. A propósito, Maria Lúcia Lamounier (2000: 21) afirma que desde a construção das primeiras ferrovias, muitos trabalhadores provinham da agricultura de exportação e que, nos momentos da entressafra do plantio do café, se observava uma relativa abundância de mão de obra livre e nativa que acabava, em muitos casos, sendo empregada no trabalho ferroviário pelo menos por um período determinado.³

Diante de tais circunstâncias, era comum que as primeiras companhias ferroviárias que se instalaram no Brasil disputassem pelo recrutamento da mão de obra mais apta ao trabalho rígido e disciplinado. Desde as primeiras iniciativas de implantação do transporte ferroviário no país na década de 1830, havia uma preocupação latente com a mão de obra a ser empregada por esse tipo novo de empresa, cuja característica mais sobressalente era a dimensão das operações e a complexidade de suas funções, associadas a uma forma de organização do trabalho totalmente inédita àquela época no país em termos de estrutura e administração (Licht 1983: 67-68; Lamounier 2012: 156). Aliás, convém ressaltar que existem diferenças significativas entre as atividades de construção, manutenção e operação das estradas de ferro. Essas diferenças vão das características dos trabalhadores (como origem, sexo, idade, habilidades, etc.) às condições de trabalho (organização, remuneração, tempo de serviço etc.).

É evidente que a questão da mão de obra ferroviária se insere nos quadros mais amplos da discussão sobre a formação do mercado de trabalho no Brasil, na qual o elemento imigrante

³ Para um aprofundamento sobre o tema das construções de ferrovias no Brasil, ver Lamounier 2012.

assume um papel de destaque no caso de São Paulo na passagem do século XIX para o XX. Se em 1872 a presença de trabalhadores imigrantes na indústria paulista era inferior a 11%, em 1900 esse percentual se eleva a 60%, ou seja, uma taxa de crescimento ligeiramente superior a 10% a.a. Nos anos subsequentes, o crescimento persistiu, mas em menor intensidade (cerca de 5% a.a. entre 1900-1920). De todo modo, o que a história do trabalho urbano tem testemunhado é que desde o primeiro estágio do desenvolvimento industrial em São Paulo, as atividades que exigiam maiores níveis de qualificação eram, em sua maioria, exercidas pela mão de obra migrante vinda do exterior, diferentemente do que ocorria no Rio de Janeiro, onde a presença de trabalhadores nacionais era mais significativa (Versiani 1993: 82).

As primeiras tentativas dos ferroviários da Companhia Paulista de se organizarem como categoria profissional remontam à passagem do século XIX para o XX e estão documentadas em alguns dos principais jornais operários que circulavam entre as estações da ferrovia por meio da atividade das chamadas ligas operárias. Estas podem ser consideradas as organizações precursoras dos sindicatos trabalhistas e, portanto, assumem uma importância histórica arquetípica para aqueles que se interessam pelo estudo do movimento operário no Brasil.

É importante frisar que a maioria desses jornais operários, que datam do período anterior à Primeira Guerra, provinha das cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro e possuía um viés editorial de influências fortemente anarquistas ou anarcossindicalistas. Num desses jornais, intitulado *A Voz do Trabalhador*, seus editores manifestavam explicitamente a necessidade política de sindicalização de todos os trabalhadores. Em 1909, por exemplo, tal jornal noticiou com grande entusiasmo que os sindicatos da construção civil de Santos “havia forçado os empreiteiros a admitir somente pessoal sindicalizado” (*A Voz do Trabalhador*, 1/6/1909). Já outro jornal apregoava que o trabalhador sindicalizado absorve mais facilmente a propaganda anarquista e, assim, consegue compreender melhor a origem de seus problemas ao ficar moral e materialmente preparado para conhecer a conclusão lógica do movimento sindicalista: “a expropriação revolucionária da terra e de todos os meios de produção” (*A Terra Livre*, 11/11/1906).

A despeito da curta duração editorial de muitos desses periódicos, a imprensa operária que despontou no início do século passado teve uma importância singular para o processo de conscientização da classe trabalhadora no Brasil, bem como para a posterior articulação e sindicalização das diversas categorias profissionais. De acordo com Edilene Toledo, a interface

entre o anarquismo e o chamado sindicalismo revolucionário comporta relações dúbias e complexas que, por vezes, acabam levando alguns estudiosos a reduzir um movimento ao outro.

O documento que continha o fundamento básico do sindicalismo revolucionário era o texto que foi aprovado no congresso da *Confédération Générale du Travail* em 1906 na França. Segundo este documento, os sindicatos não deveriam ser exclusivamente uma plataforma de partidos ou tendências políticas, mas deveriam se voltar para a organização dos trabalhadores na busca pela defesa de seus interesses morais, econômicos e sociais (Toledo 2004: 48-49). Arelado a esse objetivo geral proposto pelo movimento sindical brasileiro do início do século XX, José Murilo de Carvalho (2004: 60), em estudo dedicado ao desenvolvimento da cidadania no país, esclarece que:

O movimento lutava por direitos básicos, como o de organizar-se, de manifestar-se, de escolher o trabalho, de fazer greve. Os operários lutavam também por uma legislação trabalhista que regulasse o horário de trabalho, o descanso semanal, as férias, e por direitos sociais como o seguro de acidentes de trabalho e aposentadoria. No que se refere aos direitos políticos, deu-se algo contraditório. Os setores operários menos agressivos, mais próximos do governo, chamados na época de ‘amarelos’, eram os que mais votavam, embora o fizessem dentro de um espírito clientelista. Os setores mais radicais, os anarquistas, seguindo a orientação clássica dessa corrente de pensamento, rejeitavam qualquer relação com o Estado e com a política, rejeitavam os partidos, o Congresso, e até mesmo a ideia de pátria. O Estado, para eles, não passava de um servidor da classe capitalista, o mesmo se dando com os partidos, as eleições e a própria pátria.

Toledo pontua também que a década de 1890 testemunhou o surgimento de um movimento sindicalista de caráter internacional, cuja expressão em território paulista foi a constituição da Federação Operária de São Paulo (FOSP). Nesse passo, não há dúvidas de que o sindicalismo revolucionário como fenômeno transnacional tomava corpo graças ao protagonismo do fluxo migratório em viabilizar a circulação de ideias, práticas e experiências vindas de outros países. Seja mediante a tradução de jornais operários ou de manifestos e documentos de uma multiplicidade de organizações internacionais de trabalhadores, os imigrantes exerceram um papel fundamental para o movimento organizativo da classe trabalhadora no Brasil na passagem do século XIX para o XX. Ademais, teorias e práticas revolucionárias eram sistematicamente difundidas via imprensa, panfletos e resoluções dos congressos operários realizados aqui no Brasil. Segundo Sheldon Maram (1979: 78), três importantes congressos operários tiveram uma participação expressiva de trabalhadores imigrantes adeptos ao anarcossindicalismo: o primeiro em 1906, o segundo em 1913 e o terceiro em 1920.

Outro aspecto importante dessa primeira fase do movimento operário paulista refere-se ao protagonismo das sociedades de auxílio mútuo que, grosso modo, inauguraram uma forma de agir coletiva dos trabalhadores empregados especialmente no setor fabril. Sabe-se, contudo, que esse fenômeno não se restringiu à São Paulo e ao Brasil, mas há evidências de que o mutualismo era a forma predominante de associação de trabalhadores em busca de seus direitos também em outros países da América Latina que se encontravam no início dos processos de industrialização de suas economias (Collier and Collier, 2002). No caso específico de São Paulo do início do século XX, as sociedades de socorro mútuo formadas por imigrantes italianos eram majoritárias frente aquelas formadas por outros grupos étnicos de trabalhadores. Para Luigi Biondi (2011: 52, 85-86):

As próprias características da imigração para o Brasil, concentradas inicialmente na imigração de núcleos familiares para as lavouras de café (evidentemente com uma maioria de famílias camponesas), foram talvez a causa principal de um certo atraso na fundação e no desenvolvimento de sociedades mutualistas urbanas, ou pelo menos de sociedades que, embora sediadas nos centros urbanos que iam se desenvolvendo ao longo das ferrovias paulistas, funcionassem como ponto de encontro entre os artesãos, comerciantes e operários especializados italianos e os trabalhadores patrícios espalhados nas fazendas próximas.

A democracia do mutualismo, como foi definida por Michel Ralle, constitui, assim, a característica marcante do processo de difusão das associações mútuas e da construção de uma identidade operária, no sentido mais amplo do termo, que expressa, na autodeterminação e nas tomadas de decisões de forma democrática, um momento fundamental no processo de formação das organizações entre trabalhadores, constituindo formas e experiências de condução de organismos coletivos, que serão o modelo para os grupos políticos socialistas, republicanos, anarquistas e para as ligas de ofício.

De fato, anarquistas e socialistas, muitos desses de origem italiana, atuaram juntos de 1902 a 1905 na formação de algumas importantes organizações de trabalhadores, a exemplo da própria FOSP. A afamada greve geral de 1917 realizada na cidade de São Paulo, em conjunto com a revolta de 18 de novembro de 1918 e os supostos planos insurgentes de 1919, transformaram esse período na fase áurea da primeira fase do movimento operário no Brasil. A partir daí a repressão do governo contra trabalhadores sindicalizados aumentou vertiginosamente através da invasão e fechamento de uma série de sindicatos, acompanhada da prisão e deportação (no caso dos estrangeiros) de centenas de líderes sindicais.

Para Maram (1979: 93, 97), 1920 foi o último ano de significativa força do anarcossindicalismo em território brasileiro. No entanto, cabe perguntarmos: qual foi o saldo político dessa primeira fase, de 1890 a 1920, do movimento organizado de trabalhadores em São Paulo? Pode se dizer que o movimento foi responsável por conquistas e direitos trabalhistas que

passaram a ser garantidos pelo Estado aos trabalhadores de maneira ampla e irrestrita, isto é, independentemente da categoria profissional?

Ao considerarmos um movimento grevista em particular, a grande greve dos ferroviários da Paulista deflagrada em 1906, pode-se sustentar que uma das conquistas daí resultante foi a legalização, no ano seguinte ao da greve, dos sindicatos de trabalhadores da indústria e do comércio, além da regulamentação da jornada de trabalho de oito horas, que passou a ser adotada por algumas indústrias e pelas principais companhias ferroviárias do estado de São Paulo, como a Mogiana e a própria Paulista (Grandi 2014: 182).

A legislação social mais abrangente também foi uma consequência direta dos movimentos sociais que lutavam por melhores condições de trabalho, bem como por um sistema de seguridade social que garantisse o emprego. Há evidências de que os ferroviários paulistas foram os primeiros trabalhadores a verem transformadas suas reivindicações em direitos. A esse respeito, vale destacar o caso da Lei Elói Chaves, sancionada pelo Congresso Nacional através do Decreto n. 4.682 de 24 de janeiro de 1923. Essa lei refere-se à aprovação da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos ferroviários do estado de São Paulo; uma lei responsável por lançar as bases sob as quais se apoiaria a legislação federal posterior. Também em 1923, aprovou-se o Decreto n. 16.027 de 30 de abril que criou o Conselho Nacional do Trabalho, órgão consultivo dos poderes públicos em matérias relacionadas à organização do trabalho e à previdência social. Em seguida, viria a lei de férias (Decreto n. 4.982, de 24 de dezembro de 1925), que concedia quinze dias de férias por ano aos empregados de estabelecimentos comerciais, industriais e bancários. Sua regulamentação, contudo, se daria posteriormente em 30 de outubro de 1926, pelo Decreto n. 17.496 (Silva 1954: 85).

Como se vê, logo após ao término do que podemos chamar de primeira fase do movimento operário em São Paulo teve início a institucionalização das leis trabalhistas no país em decorrência de duas décadas fortemente marcadas por greves, violência policial, esforço organizativo dos líderes sindicais e intensa militância por parte dos trabalhadores de determinados segmentos industriais. Nessa primeira fase, as categorias profissionais mais ativas e organizadas e que, portanto, congregavam o maior número de militantes eram os gráficos, chapeleiros, sapateiros, metalúrgicos, alfaiates, ferroviários, estivadores, calafates, mecânicos, tecelões e operários da construção civil. Foram estas categorias que se envolveram mais ativamente no movimento que organizou o operariado industrial em sua luta política por

condições mais dignas de trabalho num ambiente caracterizado pela total ausência de uma legislação de direitos e assistência social ao trabalhador.

A isso, acrescenta-se que não foram raros, durante esse período, casos de violência policial, prisões e até mortes de trabalhadores. Em 1907, no contexto da luta pela regulamentação da jornada de oito horas de trabalho, a FOSP repudiava a ação repressiva da polícia que, por sua vez, se justificava via imprensa dizendo estar tão somente cumprindo a lei. Todavia, para a FOSP (*Avanti!*, 24/5/1907):

Cumprir a lei é assaltar a sede de uma associação operária, confiscar papeis e documentos, prender e espancar operários, pacificamente reunidos, fechar o local da Federação Operária, no próprio dia em que a Comissão Executiva aconselhava serenidade e o não fornecimento de pretextos à polícia provocadora.

Cumprir a lei é prender operários por “crimes” como o de pretender dirigir-se a localidades onde há greves, como se tem dado com alguns companheiros!

Cumprir a lei é impedir o livre e público exercício do direito de reunião, ou pela violência direta ou pela pressão exercida sobre os proprietários de salões.

Cumprir a lei é burlar a magistratura judicial, quando ela pede informações sobre os presos em cujo favor foi requerido *habeas-corpus*; é mentir, dizendo que estão soltos, quando apenas os faz mudar de posto policial.

Oh, a lei não se cumpre, quando pode ser desfavorável aos patrões, aos que dispõem de dinheiro e de influência [...].

Passadas três décadas, parecia que o Estado brasileiro e o empresariado começavam a sinalizar uma mudança de postura ao reconhecerem determinados direitos, bem como a capacidade dos trabalhadores de se organizarem coletivamente. Se por um lado, observava-se o início de um movimento de transformação institucional relacionado ao fator trabalho, através da garantia de determinados direitos, por outro, a violência policial não demonstrava sinais de arrefecimento; pelo contrário, a mobilização sindical em torno da barganha coletiva de salários das diversas categorias de trabalhadores continuou sendo vista na sociedade brasileira como caso de polícia. E, ao que tudo indica, nem mesmo após a aprovação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em 1943, essa questão deixou de figurar nos autos policiais do DOPS.

3. Os anos 1930 e a repressão aos “ferroviários comunistas”

Um destacado historiador observou que durante a segunda metade dos anos 1920 as classes dominantes no Brasil se viram premidas em estabelecer uma nova correlação entre os interesses públicos e privados, uma vez que estava em jogo um movimento de regulamentação do Estado liberal associado a determinadas transformações experimentadas pela sociedade civil. Foi nesse momento que pela primeira vez na história do país os “donos do poder” se viram

forçados a fazerem concessões aos trabalhadores que desde as primeiras décadas do século, como vimos, vinham reivindicando direitos sociais e políticos. O avanço em direção a uma legislação de direitos aos trabalhadores não significava, contudo, um aperfeiçoamento do regime democrático no país, haja vista que a criação pelo Estado de um conjunto de leis trabalhistas tinha por propósito institucionalizar a questão social e, assim, controlar melhor o movimento sindical através de sua despolitização (Decca 1992: 184-185).

John French (2001: 37-41) também procurou sustentar uma argumentação em parte semelhante à ideia acima exposta. Em trabalho que discute a CLT, esse historiador buscou apontar o expressivo descompasso entre o que prescreve a lei e a realidade política e social do Brasil entre os anos 1930 e 1940. Ao utilizar o bom e velho eufemismo das “ideias fora do lugar”, French buscou reunir uma série de evidências, a maioria composta por depoimentos dos próprios artífices da CLT, que provam o caráter demagógico e aparente da legislação trabalhista aprovada no período. A prova de fogo do “sistema CLT”, segundo French, foi o período do pós-guerra, marcado por inúmeras greves e “pela alta visibilidade do ativismo político comunista”, que serviu de mote à onda repressiva desencadeada pelo governo conservador do general Eurico Gaspar Dutra.

Mesmo antes, nos anos 1930, a repressão imposta pela polícia política já se voltava particularmente contra duas vertentes do movimento operário representadas pela atuação dos membros do Partido Comunista Brasileiro (PCB) e do Partido Socialista Brasileiro (PSB). A política de segurança pública do Estado havia se convencido de que qualquer agitação envolvendo piquetes em fábricas, reivindicações populares ou movimentos grevistas de trabalhadores tinha relação direta com a atuação dos comunistas que, filiados a um sindicato ou infiltrados no movimento sindical, exerciam forte influência sobre o operariado.

Alguns estudiosos têm trabalhado com a hipótese da existência de uma relação estreita entre os partidos de esquerda e o movimento sindical dos ferroviários. Beatriz Brusantin (2003: 36-38), por exemplo, sustenta que para a polícia política do primeiro governo Vargas havia uma inequívoca vinculação do Sindicato dos Ferroviários da Paulista com a Aliança Nacional Libertadora (ANL), o Partido Socialista Brasileiro (PSB) e as demais organizações de esquerda. De fato, dentre os sindicatos de São Paulo oficialmente reconhecidos pelo Estado, os sindicatos ferroviários estavam entre os mais ativos e organizados do ponto de vista político. Consequentemente, as cidades paulistas que apresentavam um grau elevado de militância dos

trabalhadores eram, via de regra, importantes centros ferroviários como Campinas, São Carlos, Araraquara, Piracicaba, Barretos, Bauru, Araçatuba, Bebedouro, Sorocaba, Mogi-Mirim e Ribeirão Preto. Além disso, Brusantin (2003: 38-39) menciona que:

Em 1935, a ação política na Zona Paulista teve, sobretudo, o apoio da ANL. Segundo a polícia, os ativistas dos sindicatos ferroviários da cidade de Campinas (SP): “organizaram os ‘Comitês pró-ANL’ e grupos ou ‘brigadas’ que tomaram a frente de qualquer movimento (...) estão preparados, aguardando ordens dos dirigentes político-sindiciais, para entrarem em ação”.

A polícia evidenciava que as ações reivindicatórias operárias, aliadas ao comunismo brasileiro representado pela ANL, se organizavam como guerrilhas em formas de “brigadas”, prontas para obedecerem e atacarem sob ordens de um líder político sindical. Para polícia, o movimento sindical ferroviário na Zona Paulista se configurava como “grupos de combate” sob as ordens do “mal vermelho”. Antes mesmo da derrocada do movimento revolucionário que iria eclodir em novembro do mesmo ano, articulava-se a imagem da “Intentona Comunista”.

A fim de acabar com qualquer tipo de manifestação política, a polícia da região paulista investiu contra os ferroviários e outros tantos profissionais e grupos políticos.

As articulações políticas de esquerda eram frequentemente descritas pela documentação policial como atos clandestinos, subversivos, malignos e causadores de desordem e que, portanto, suas práticas tinham sempre por objetivo desestabilizar o governo. O discurso policial estereotipava as atividades comunistas ao associá-las à imagem do “perigo oculto”. Assim, a retórica presente nos relatórios do DOPS construía um ambiente de embate caricato no qual de um lado estavam a ordem, o progresso, a pátria e a família, e do outro, a desordem, a baderna, o “mal vermelho” e o anti-patriotismo. Em contrapartida (Brusantin 2003: 54-55):

As estratégias de luta por parte da resistência podem ser constatadas através da produção de boletins de propaganda comunista, intensa em todo o interior paulista. O discurso comunista não apenas combatia o integralismo como também incentivava os operários a participarem de reuniões sindicais, greves e comícios, além de lutarem contra o imperialismo e a burguesia. A maioria deste material sedicioso arquivado junto aos prontuários do DEOPS pertencia aos sindicatos ferroviários. Os boletins foram encontrados pela polícia nos trens das ferrovias paulistas, confirmando o modo pelo qual as ideias circulavam de forma a cumprir com seu objetivo imediato: informar de forma rápida e precisa, ainda que clandestina. Os propagandistas valiam por seu grau de inventividade e rapidez ao propagar a mensagem. Em São Carlos, na Zona Paulista, por exemplo, verificamos a circulação dos boletins *O Trilho* e *A Farpa*. Em São Roque, Zona Sorocabana, o cidadão Itauty Carneiro de Magalhães, presidente do Sindicato da Sorocabana, foi apontado pela polícia como um dos “cabeças” do movimento ferroviário, principalmente por ser um grande produtor de boletins comunistas.

O trecho acima faz alusão a três elementos sociais que explicam sobremaneira a função histórica desempenhada pelas ferrovias e pelos ferroviários em relação à organização do movimento operário em São Paulo durante os anos trinta: primeiro, a interface existente entre a

ideologia comunista e a atuação dos sindicatos ferroviários; segundo, o papel das ferrovias como propagadoras das mensagens e ideias de caráter comunista contidas nos boletins que circulavam por todo o interior do estado; e terceiro, o caráter aglutinador da liderança exercida pelos presidentes sindicais na mobilização política dos ferroviários em favor da militância e do engajamento político.

Sem dúvida, o movimento ferroviário era organizado, coeso e exercia grande influência sobre a massa operária, haja vista sua tradição e o fato de que muitas reuniões ocorriam de forma conjunta ao congregar trabalhadores de cidades e companhias distintas. A cidade de Bauru ilustra bem esse aspecto, pois havia a confluência de três importantes ferrovias na cidade: a Noroeste, a Sorocabana e a Paulista. A ação política do sindicato da Noroeste, a propósito, não influenciava apenas a mentalidade dos ferroviários bauruenses; pelo contrário, acreditava-se na ideia de uma *Frente Única Operária*, cujo enlace ideológico se daria através de uma série de alianças com outras cidades do interior, na intenção de mobilizar diferentes camadas sociais e organizações políticas para a luta contra o governo (Brusantin 2003: 49).

De modo geral, a ação dos ferroviários se caracterizava por ser um movimento organizado de repúdio à política autoritária e repressora, particularmente do primeiro governo Vargas, que atuava mediante os sindicatos sediados nas principais cidades interioranas de São Paulo e que, em algumas de suas mensagens, agia como difusora da doutrina comunista/socialista entre as estações através das próprias composições ferroviárias.

Há de se enfatizar também que, durante o período em tela, a década de 1930 configura um momento histórico de grande agitação e contestação política dos ferroviários da Paulista. No entanto, nos relatórios da diretoria da Companhia não há praticamente informações sobre qualquer queixa ou manifestação promovida pelos ferroviários. A esse respeito, os diretores sequer mencionam a greve desencadeada pelos funcionários das oficinas de Jundiaí no ano de 1934.

Neste ano, um artigo do periódico *O Dia* divulgou que o Sindicato dos Ferroviários da Paulista, na figura do seu presidente Nuncio Soares da Silva, estava organizando um movimento grevista que paralisaria as atividades de todas as seções da Companhia. Natural da cidade de Rio Claro, Nuncio Soares era considerado pela polícia como o “grande líder” do movimento sindical da Companhia. Não à toa, em 1935, ele acabou sendo demitido da Paulista segundo a alegação de envolvimento com atividades “subversivas”. No ano seguinte, em 15 de julho, ele foi

condenado a seis meses de detenção por ter causado danos nas linhas telegráficas e telefônicas da ferrovia (prática comum de greve), quando da sublevação ocorrida na noite de 18 de janeiro de 1934. Nuncio Soares ficou preso até 12 de junho de 1937 e, em 1947, seu nome apareceria numa lista de filiados do PSB (DOPS, *Prontuário n. 2345 – Nuncio Soares da Silva*).

O Sindicato dos Ferroviários da Paulista, com sede em São Carlos, foi um dos mais atuantes durante os anos trinta. Seu tesoureiro, o português Domingos Teixeira Pinto, era tido como prestigiado agitador do movimento e principal elemento de ligação do PSB com o movimento sindical. Já José Maurano atuava como informante do sindicato na região dos arredores da cidade de Bebedouro. Também, em 1933, o maquinista da Paulista, João Soares Pinheiros, fez parte como representante do Sindicato da Comissão de Reivindicação da Lei de Pensões e do Regulamento do Trabalho Ferroviário, ao lado de Jurandyr Bueno, representante dos ferroviários da Noroeste, e José Antunes de Oliveira, da São Paulo Railway (Brusantin 2003: 38).

Pelo que se pode depreender dos prontuários policiais por nós arrolados, a repressão ao movimento dos ferroviários no estado de São Paulo foi se acentuando progressivamente a partir de 1932, quando o DOPS confiscou um conjunto de boletins com mensagens consideradas de teor comunista no Sindicato em São Carlos. Seguindo a cronologia dos fatos, em abril de 1933 a polícia política monitorou uma reunião ocorrida nesse município com os representantes dos ferroviários das principais estradas de ferro paulistas; em junho, apreendeu-se um exemplar do jornal *O Trilho*, editado pelos ferroviários, e constatou-se a realização do Congresso dos Ferroviários, no qual se discutiu os planos de reivindicação e melhorias para a classe. Em outubro, uma nova reunião com o mesmo propósito se realizou em Bebedouro; em novembro, a polícia apertou o cerco à articulação política dos ferroviários ao cercear a movimentação sindical em São Carlos, Bauru e Rio Claro com a prisão preventiva de alguns dos principais líderes locais. No mês de dezembro, a polícia espionou uma reunião dos sindicatos dos ferroviários paulistas, constatando que estes planejavam um “golpe” em conjunto com a Legião Cívica 5 de Julho (DOPS, *Prontuário n. 2432, vol. 1 – Ferroviários*).

Em 1934, o DOPS elencou os nomes de cerca de 20 presos políticos envolvidos com o movimento ferroviário. Vigiados sistematicamente pelas delegacias regionais, os sindicatos e as delegações ferroviárias foram sendo paulatinamente desmobilizados como consequência do crescente controle policial. A eclosão da greve dos ferroviários da Paulista na madrugada do dia

19 de janeiro produziu a justificativa que faltava ao governo varguista para ensejar uma onda ainda mais acentuada de repressão e violência contra os trabalhadores que lutavam pela garantia e ampliação dos direitos da categoria.

4. A questão previdenciária, o impasse salarial e a “greve fatídica”

Sob a presidência de Antonio de Padua Salles, que exerceu o cargo de 19 de março de 1936 a 27 de abril de 1949, a diretoria da Companhia Paulista oferecia o equivalente a meio ou, eventualmente, um mês de salário aos seus funcionários como forma de gratificação pelo trabalho realizado no decorrer de cada ano fiscal. Não por acaso, durante todo esse interregno, não conseguimos encontrar informação alguma sobre qualquer tipo de manifestação ou levante grevista por parte dos ferroviários da Companhia. Diante da política coercitiva praticada pela ditadura do Estado Novo e, em seguida, pela “democracia intolerante”⁴ do governo Dutra e da administração Adhemar de Barros em São Paulo, parece que de fato a fase das grandes agitações políticas de esquerda do movimento ferroviário da Paulista havia minguado.

O presidente seguinte a Salles, Jayme Pinheiro de Ulhôa Cintra, interrompeu a política de gratificações de cunho paternalista e, em função da obrigatoriedade imposta por uma nova legislação trabalhista, instituiu as contribuições aos institutos de previdência e assistência social. Logo no seu primeiro ano de mandato, em 1950, a diretoria viu-se obrigada a repassar periodicamente determinadas cotas em dinheiro às seguintes instituições: Caixa de Aposentadoria e Pensões dos ferroviários da Paulista (depois chamada de Instituto de Aposentadoria e Pensões), Fundo Único de Previdência Social, Legião Brasileira de Assistência, Serviço Social Rural e Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI (RCP 1951: 15-16).

A despeito da notória falta de informações sobre a questão da mão de obra ferroviária nos relatórios dos diretores da Paulista, a Companhia se deparou, em meado dos anos cinquenta, com uma situação de flagrante descompasso entre os planos de previdência dos ferroviários das ferrovias estatais (de propriedade do governo de São Paulo) e seu sistema de contribuições previdenciárias. Como alternativa para remediar tal discrepância, a diretoria (RCP 1955: 17-18) se comprometeu a:

⁴ Tomamos de empréstimo o termo que dá nome ao título do livro de Pedro Pomar (2002) sobre a política de repressão ao PCB na segunda metade da década de 1940.

Assegurar, mediante resolução da Diretoria, aos empregados cujo vencimento médio – calculado na base de 12 meses que vigora atualmente ou de outra que a legislação venha a instituir – for superior ao limite máximo estabelecido para efeito de concessão de aposentadoria:

1. Aos que contarem mais de 35 anos de serviço ferroviário e mais de 65 anos de idade, uma aposentadoria complementar fixa, igual à diferença entre a concedida pela Caixa de Aposentadoria e Pensões e aquela calculada na base do vencimento médio percebido.
2. Aos que se invalidarem e contarem mais de 30 anos de serviço ferroviário, uma aposentadoria complementar fixa, correspondente à diferença entre a concedida pela Caixa de Aposentadoria e Pensões e aquela calculada na base do vencimento médio percebido.
3. Aos herdeiros do empregado (esposa, filhos menores e filhas solteiras que não provejam à própria subsistência) uma pensão correspondente a 50% da aposentadoria complementar, ordinária ou por invalidez, a que o empregado fizer jus, ou estiver percebendo.
4. Essas medidas são extensivas aos empregados que, por força de mandato eletivo e sem solução de continuidade, passarem a fazer parte da Diretoria da Companhia, calculadas na base média dos honorários e proventos do cargo que estiverem exercendo observados os prazos estabelecidos na legislação para o cálculo do vencimento médio nas aposentadorias dos empregados.

Essas medidas não terão aplicação imediata, tendo a se considerar o tempo de serviço, a idade dos empregados e, ainda, o limite máximo atual de aposentadoria dos ferroviários, estabelecido, pela legislação vigente, em Cr\$ 24.000,00 mensais.

Mesmo que esse limite máximo de aposentadoria venha a ser reduzido, diminuto será o número de empregados que se beneficiarão das vantagens estabelecidas, acarretando, inicialmente, despesas de pequeno vulto.

Depreende-se do trecho citado que esse complemento no plano de aposentadoria beneficiou uma quantidade diminuta de ferroviários: os mais velhos, as vítimas de invalidez devido a acidentes de trabalho e os membros da diretoria. O fato é que a Paulista, desde 1952 e mediante acordo estabelecido na Justiça do Trabalho, manteve o nível salarial do seu pessoal equivalente ao dos ferroviários da E.F. Sorocabana. No entanto, em 1955, o governo do estado de São Paulo determinou um aumento de salários aos funcionários desta ferrovia, desfazendo, assim, a equiparação antes observada, o que forçou a Paulista a conceder novo aumento salarial, na base uniforme de Cr\$ 700 mensais (RCP 1956: 18).

Este aumento, por sua vez, exigia uma cobertura anual estimada de Cr\$ 175.000.000 e, em função disso, a Paulista buscou agir de modo a barganhar revisões tarifárias junto à Contadoria Central dos Transportes e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) – órgãos estatais responsáveis pela definição das tarifas e execução da política federal de transporte. Ademais, a postura de sua diretoria sobre a questão salarial era a seguinte (RCP 1956: 18-19):

Acontece, porém, que o Governo Federal e Estadual estabeleceram, nas estradas de ferro de sua propriedade ou por eles administradas, remunerações extraordinárias, sob a forma de adicionais por tempo de serviço e salário-família, criando, assim, salários individuais não previstos em nossa legislação trabalhista. Da adoção dessa medida resultou o estabelecimento de remunerações totais superiores às pagas pela Companhia e, por isso, os seus empregados pleitearam fossem as mesmas

também aqui adotadas. Como concessionária de serviços públicos, a Companhia não pode deixar de acompanhar, na medida do possível, a orientação do Estado, relativa aos salários nas ferrovias sob sua administração. E, sopesados esses motivos, se viu na contingência de aceitar essa orientação, desde que lhe fossem assegurados os necessários recursos, concedendo também aos seus empregados, em caráter provisórios, aquelas formas adicionais de remuneração.

É notório que neste ponto a Paulista não deixou de fazer a crítica à política salarial do governo, sem, no entanto, ressaltar o caráter público dos serviços de transporte e de conduzir a formação de um consenso no interior do aparelho do Estado em torno do aumento das tarifas. Sua estratégia conseguiu contemplar a demanda dos ferroviários por melhores vencimentos, ao mesmo tempo em que transferiu o ônus desse acréscimo aos consumidores usuários do serviço ferroviário.

Concedida a autorização governamental, a Paulista aumentou todos os seus preços ao adotar o mesmo regime tarifário praticado pela E.F. Sorocabana, de propriedade do governo do estado. Desse modo, seus diretores decidiram conceder aos funcionários duas gratificações extras, uma em razão da família e outra como prêmio de frequência em proporção ao tempo de serviço efetivo prestado pelo ferroviário. Em conjunto, o total do aumento de salários e das gratificações convencionadas produziu o dispêndio de Cr\$ 303.000.000 à Companhia em 1955 (RCP 1956: 19).

Segundo o informe dos diretores, em agosto de 1956, entraram em vigor os novos níveis de salários mínimos estabelecidos pelo Decreto Estadual n. 39.604-A. Dos pisos salariais estabelecidos para os diversos municípios atendidos pelas linhas da Paulista, o maior era o de Campinas no valor de Cr\$ 3.600 para 240 horas ou 30 dias de trabalho. A Companhia prontamente adotou o reajuste exigido por lei. Em janeiro de 1957, o governo concedeu novo aumento salarial aos funcionários das ferrovias sob sua responsabilidade e os desdobramentos foram exatamente os mesmos do ano anterior: a Paulista aumentou o pagamento de salários na mesma proporção mediante mais uma elevação das tarifas ferroviárias. Entretanto, a diretoria alertava que: *“As sensíveis reduções das safras agrícolas e a crise econômica e financeira verificadas em 1956 provocaram sensível redução dos saldos da operação ferroviária da Companhia, não havendo, assim, margem para a concessão a seus empregados de gratificação de Natal”* (RCP 1957: 20).

Nesse contexto, era evidente o crescente acúmulo de problemas econômico-financeiros os quais a Paulista passou a enfrentar de maneira ainda mais acintosa ao longo de toda a segunda

metade da década de 1950. A pressão dos ferroviários por sucessivas elevações salariais, o crescente endividamento ocasionado pelas diversas tomadas de empréstimo (além da crise cambial da época) e as intempéries climáticas ocorridas nas várias zonas do estado de São Paulo, que acarretaram sensíveis diminuições dos gêneros transportados, notadamente cereais e algodão, tudo isso contribuía para o agravamento da situação de solvência da Companhia.

Tabela 1 – Companhia Paulista: principais itens das despesas de custeio, 1948-1960 (Cr\$, valores nominais)

Ano	Despesa total	Principais itens da despesa					
		Pessoal	Pessoal/total (%)	Combustível	Combustível/total (%)	Materiais diversos	Materiais diversos/total (%)
1948	340.458.196	218.689.989	64,2	51.418.795	15,1	63.942.027	18,8
1949	387.333.651	263.557.609	68	70.670.723	18,2	46.878.843	12,1
1950	406.651.463	271.518.063	66,8	70.407.617	17,3	59.463.985	14,6
1951	490.884.487	322.734.577	65,7	82.395.559	16,8	77.132.381	15,7
1952	613.442.698	399.942.523	65,2	99.196.604	16,1	105.947.803	17,3
1953	701.823.111	491.623.753	70	97.586.684	13,9	105.276.988	15
1954	817.890.086	576.617.614	70,5	107.261.144	13,1	130.247.953	15,9
1955	1.030.845.467	693.866.727	67,3	155.388.514	15	174.499.415	16,9
1956	1.268.590.625	895.442.014	70,6	155.714.448	12,3	205.891.103	16,2
1957	1.571.016.159	1.171.120.040	74,5	166.884.919	10,6	225.345.181	14,3
1958	1.668.311.273	1.261.436.682	75,6	153.396.405	9,2	243.829.261	14,6
1959	2.248.999.836	1.690.095.780	75,1	150.583.599	6,7	391.682.428	17,4
1960	2.502.195.447	1.959.084.136	78,3	149.678.754	6	378.476.126	15,1

Fonte: RCP, 1961, p. 30.

A tabela cima evidencia que o principal componente dos gastos de custeio da Paulista era a mão de obra, já que cerca de 70% das despesas totais correspondia ao pagamento de salários, independentemente da divisão departamental. Por outro lado, gastos com materiais de diversos tipos e combustíveis participavam com 16% e 13% das despesas totais de custeio, respectivamente. Acrescenta-se ainda que, em 1958, os gastos com pessoal chegaram a atingir $\frac{3}{4}$ de toda despesa da ferrovia e, a partir de então, tal tipo de despesa nunca mais se mostrou abaixo desse patamar. Já os dispêndios com combustíveis sofreram queda a partir de 1952 (excetuando o ano de 1955), como consequência da eletrificação de alguns trechos da ferrovia.

De acordo com Heloisa Cardoso (2004: 116), cabia às Comissões de Salários-Mínimos determinar os novos níveis de salário para cada região do país. Assim, no momento seguinte à fixação de um novo salário mínimo, começava a correr um prazo de 90 dias para que o mesmo se tornasse definitivo, pois em caso de discordância sobre o novo valor cabia recurso ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio impetrado por patrões e/ou empregados. Em geral, o novo nível salarial era fixado para 3 anos, mas poderia ser excepcionalmente alterado se a situação econômica e financeira das regiões o exigisse, o que acontecia com certa frequência, principalmente ao final da década de 1950 como consequência da escalada da inflação. As correções ocorridas a partir do início dessa década conseguiam de início recompor, pelo menos

em parte, o poder de compra dos trabalhadores anteriormente observado, mas, em seguida, a inflação logo deteriorava os reajustamentos dos valores salariais.

Contudo, uma nova rodada de aumento dos salários mínimos nos serviços públicos estaduais foi aprovada pelo Decreto n. 45.106-A, de 24 de dezembro de 1958. Em vista do constante clamor dos ferroviários – que, grosso modo, pleiteavam a perfeita equiparação com as remunerações oferecidas aos servidores da Sorocabana –, a Paulista se encontrou impossibilitada, dado o limite de sua geração de receita, de atender ao conjunto de reivindicações da categoria. De acordo com a diretoria da Paulista, mesmo as solicitações que mereciam um exame mais cuidadoso, demandavam cobertura adicional de despesas por meio de novos aumentos tarifários considerados “*inconvenientes, se não de resultados negativos*”, frente à crescente concorrência com os transportes rodoviários. O fato é que estes vinham aumentando exponencialmente sua participação na matriz de transporte do país (RCP 1960: 21).

Tabela 2 – Companhia Paulista: discriminação das despesas de custeio, 1950-60 (Cr\$ de 1944)

Ano	Administração geral	Via permanente e edifícios	Conservação do material rodante	Despesas comerciais	Tráfego e tração
1950	27.577.041	23.167.482	28.452.265	5.288.731	101.000.382
1951	29.279.077	25.778.570	26.923.314	5.453.870	111.855.248
1952	30.391.855	32.770.659	27.257.659	4.015.926	115.875.352
1953	29.222.977	31.121.569	25.034.089	3.664.491	105.680.588
1954	27.251.839	36.098.104	25.496.632	2.310.839	95.520.981
1955	28.318.900	30.989.002	27.995.900	2.507.135	105.304.970
1956	27.518.216	30.504.888	25.601.837	1.241.530	107.923.631
1957	28.800.975	34.103.178	33.083.149	1.142.098	118.993.053
1958	24.119.449	31.104.711	30.117.086	1.561.226	99.413.419
1959	24.785.492	31.962.427	31.810.271	2.316.026	89.268.902
1960	23.777.810	27.850.689	23.832.297	487.145	75.794.310

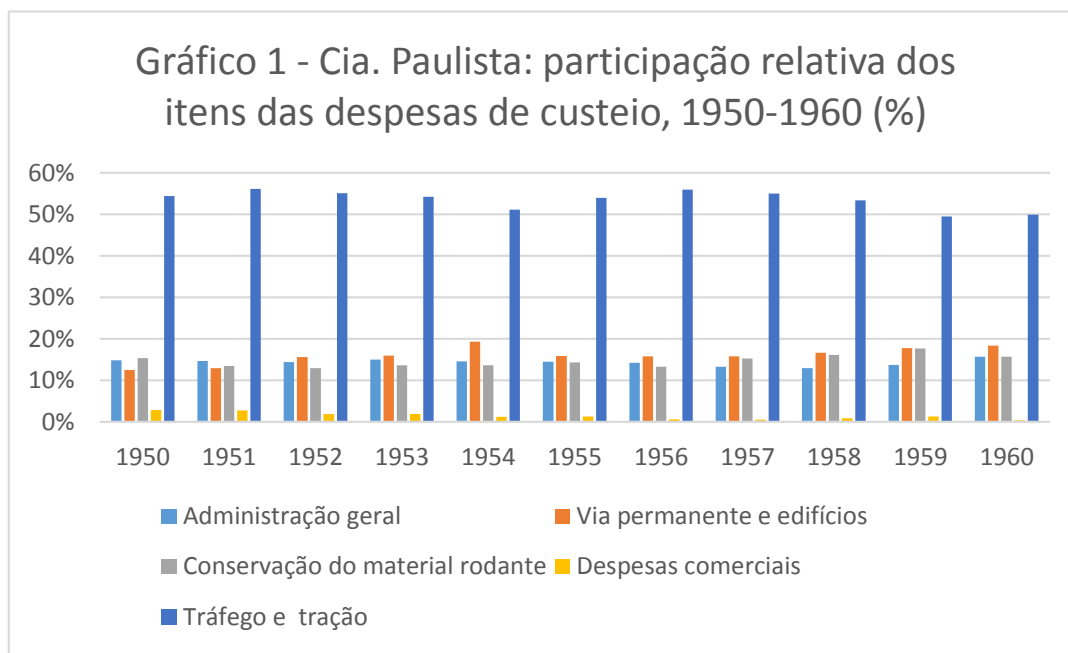
Fonte: RCP, 1955, 1956, 1960 e 1961.

A Tabela 2 busca captar o efeito real sobre as despesas de custeio da Paulista entre 1950 e 1960.⁵ Descontado os efeitos da inflação acumulada ao longo desse período que, por sinal, alcançou níveis extremamente elevados nos dois últimos anos da série⁶, observa-se a prevalência da divisão responsável pela realização do serviço de transporte propriamente dito, denominada “Tráfego e tração”. É evidente o fato de que a partir de 1952 o trabalho sobre o material fixo e a infraestrutura ferroviária passou a superar ligeiramente, em termos de montantes gastos, a

⁵ Como técnica para a correção dos valores monetários, adotou-se o IGP-DI como índice deflator. Tal índice de preços tem sido composto pela Fundação Getúlio Vargas desde 1944.

⁶ A inflação medida pelo IGP (Índice Geral de Preços) aumentou de 24,4% a.a., em 1958, para 39,4% e 30,5% a.a. em 1959 e 1960, respectivamente (Giambiagi et al. 2011, Apêndice Estatístico/Tabela A1, p. 247).

atividade de reparo do material rodante realizado nas oficinas da Companhia em Jundiá e em Rio Claro. Isto se deve, provavelmente, aos projetos de modernização do aparelhamento ferroviário levados a cabo no despoitar da década por meio dos empréstimos externos e internos contraídos pela Paulista.⁷



Fonte: RCP 1955, 1956, 1960 e 1961.

A imagem acima não deixa dúvidas acerca de qual divisão do trabalho ferroviário exercia um peso maior sobre o caixa da Companhia. Os resultados apresentados são perfeitamente coerentes com a natureza dos custos de operação e manutenção das estradas de ferro: os altos e, na maioria das vezes, irrecuperáveis custos (*sunk costs*) com material fixo e rodante. A divisão de trabalho acima referida, “Tráfego e tração”, participou em média com 54% das despesas de custeio entre 1950 e 1960. Responsável pelo reparo e manutenção de todos os equipamentos de transporte, bem como da realização do trabalho de embarque e desembarque de bens e passageiros, tal divisão acabava exigindo somas vultosas de capital para reposição do maquinário, ao mesmo tempo em que absorvia a maior parte do contingente de ferroviários que se encontravam alocados nas oficinas e nas diversas estações ao longo das linhas férreas.

Em decorrência de um cenário econômico marcado pela alta generalizada dos preços, o Sindicato dos Ferroviários da Paulista deflagrou uma greve que durou três dias, de 14 a 16 de abril de 1959. Rapidamente, o governo do estado intercedeu com a proposta de se firmar um

⁷ Sobre esse ponto em particular, ver Grandi 2013: Capítulo III.

acordo entre as partes que imediatamente foi ratificado pelo Tribunal Regional do Trabalho. Os termos desse acordo postulavam (RCP 1960: 21):

1. Fixação do salário mínimo de Cr\$ 5.800 para as cinco regiões do Estado de São Paulo;
2. Restabelecimento da gratificação de assiduidade de 10%, incorporada ao salário, a pedido dos ferroviários em janeiro;
3. Concessão de licença prêmio, sem efeito retroativo;
4. Contribuição da Paulista para a Caixa de Aposentadoria e Pensão relativa aos prêmios concedidos aos seus funcionários, visando beneficiar suas aposentadorias.

Para que a Paulista tivesse condições de fazer jus a tais termos, o governo concedeu mais dois aumentos tarifários: um da ordem de 9,6%, que entrou em vigor a partir de maio de 1959, e outro de 6%, aprovado pelo Decreto Estadual n. 36.020 de 22 de dezembro de 1959 (RCP 1960: 21).

De fato, no pano de fundo dessa questão da equiparação dos salários pagos pela Paulista e pela Sorocabana estava o crescente aumento do custo de vida dos trabalhadores no Brasil causado pelo surto inflacionário característico do final dos anos cinquenta. Dentre as principais reivindicações feitas pelo Sindicato dos Ferroviários da Paulista estavam: aumento de 30% dos salários correspondentes a 30 dias ou 240 horas de trabalho; majoração do abono familiar de Cr\$ 300 para Cr\$ 600; abono de Natal de 100 horas para todos os ferroviários; incorporação do prêmio de assiduidade de 10% ao salário-base; e regulamentação da licença-prêmio (RCP 1961: 27).

A direção da Paulista argumentava que a licença-prêmio já havia sido regulamentada e que a incorporação do prêmio de assiduidade não era factível em função das condições e consequências da incorporação do mesmo abono feita anteriormente. Não satisfeito, o Sindicato, antes mesmo de o governo do estado se manifestar a respeito do posicionamento da Companhia, informou publicamente que promoveria uma nova paralização, no dia 11 de março de 1960, caso não fosse atendido de imediato o pacote de aumento salarial e benefícios reivindicado (RCP 1961: 27-28).

Dito e feito, à meia noite do dia 11, inicialmente em solidariedade à greve que já estava em curso na E.F. Santos-Jundiaí (de administração do governo federal), os ferroviários da Paulista paralisaram suas atividades. A greve se estendeu até o dia 16 de março, quando o Tribunal Regional do Trabalho julgou favoravelmente ao dissídio coletivo instaurado pela

Procuradoria do Trabalho. Além disso, ficou decidido que a Paulista pagaria, a partir de maio de 1960, um abono de 10% sobre os salários vigentes, mais Cr\$ 450 referentes ao auxílio-família (RCP 1961: 28).

Na prática, o dinamismo dos fatos seguia sempre o mesmo movimento, a cada reajuste salarial concedido aos servidores públicos pelo governo, os ferroviários da Paulista exigiam o mesmo e a Companhia, como única estratégia disponível, requeria novo aumento tarifário aos poderes competentes, de modo a subsidiar a elevação de custo sobre sua folha de pagamento. Tanto em 5 de abril como em 16 de outubro de 1960, o governo autorizou aumentos no regime tarifário da Paulista.

Ao longo de toda década de 1950, tornava-se cada vez mais clara a intenção do governo em reajustar sucessivamente o salário-mínimo visando compatibilizar o valor real dos salários à realidade econômica do país, marcada pela carestia e pela compressão do poder de compra dos assalariados. Já do ponto de vista do empresariado, os aumentos de salários acabavam gerando um efeito adverso ainda maior sobre o nível geral de preços. Com base nessa premissa, os empregadores alegavam dificuldades em absorver os custos da majoração salarial, buscavam resistir às propostas de reajustes e acabavam ameaçando o fechamento de postos de trabalho (Cardoso 2004: 123).

Não obstante às constantes ameaças de demissões, a pressão dos ferroviários por equiparação salarial estava longe de terminar. Em novembro de 1960, o Sindicato voltou a fazer reivindicações à Paulista, ameaçando encabeçar uma nova greve a partir da meia noite do dia 11 de novembro, caso suas exigências não fossem atendidas. Essas consistiam em abono de Natal, reajuste salarial geral de 60% (compensados os aumentos feitos a partir de janeiro de 1960) e ajuda de custo ao pessoal da equipagem, também na base de 60% (RCP 1961: 28).

Diante da gravidade da situação, que também havia se estendido a outras ferrovias de São Paulo, a Justiça do Trabalho instaurou o dissídio coletivo *ex-officio*, enquanto o governo do estado se dispôs a encontrar uma solução consensual entre as partes. O acordo logrado estabeleceu, mais uma vez mediante aumento tarifário, a concessão, por parte da Paulista, da gratificação de Natal, de um abono mensal aos ferroviários de 30% – segundo o modelo adotado nas ferrovias do estado – para os salários até Cr\$ 12.000 mensais e acréscimo de Cr\$ 200 para cada Cr\$ 1.000 dos salários acima de Cr\$ 12.000, sendo que, para os salários já majorados em função dos novos níveis do salário mínimo, o abono corresponderia à diferença necessária para

se atingir os 30% estipulados (RCP 1961: 29). A visão da diretoria da Paulista (RCP 1961: 30) a respeito da conjuntura econômica, e de suas consequências à Companhia, resume bem a realidade econômica do Brasil no início dos anos sessenta:

O regime inflacionário em que vivemos há longos anos e a constante elevação do custo de vida tem agravado sensivelmente os problemas sociais, exigindo aumentos e reajustes salariais frequentes – anualmente e, às vezes, duas vezes num mesmo ano. Haja vista a fixação dos níveis de salário mínimo, que, por disposição legal, deve normalmente ser feita de 3 em 3 anos, e que nos últimos anos – por imperativos sociais – o foram em Agosto de 1956, Janeiro de 1959 e Outubro de 1960. Em consequência dessa constante elevação de salários e do preço dos materiais, a Companhia tem sido compelida a elevar suas tarifas, no mesmo ritmo, para cobrir os encargos que daí decorrem. Assim, seus usuários vêm sendo obrigados a pagar maiores fretes e a Companhia vê agravar-se, em seu prejuízo, a concorrência rodoviária.

O dia 1º de junho de 1961 assinalaria a eclosão da “greve fatídica” dos ferroviários da Paulista e, conseqüentemente, o malogro, em definitivo, da intenção de diretores e acionistas de tentarem manter a Paulista sob a égide do capital privado. Assim, entende-se que o movimento dos trabalhadores ferroviários durante os anos cinquenta, combinado com a política salarial e tarifária do governo do estado de São Paulo, são fatores importantes que explicam de modo substantivo o processo de disputa política e econômica que culminou na estatização da última ferrovia privada do país no período anterior ao golpe militar de 1964.

5. Considerações finais

Buscamos argumentar neste artigo que a inflação foi o elemento que catalisou a sublevação dos ferroviários da Paulista no processo que acabou conduzindo-a para sua estatização. Ao considerarmos o contexto histórico apresentando, principalmente na última seção do texto, vimos que os ferroviários da Paulista vinham pressionando cada vez mais a diretoria da ferrovia, através do seu sindicato, ao reivindicarem sucessivos aumentos de salários, além de outras benesses equivalentes às que eram oferecidas aos funcionários das ferrovias administradas pelo governo de São Paulo.

Não há como negar o protagonismo histórico dos ferroviários na trajetória de luta dos trabalhadores organizados em busca de determinados direitos e garantias constitucionais. Ao lado de portuários, têxteis, estivadores, metalúrgicos, gráficos, dentre outras categorias profissionais, os ferroviários, fundamentalmente os de São Paulo, tiveram um papel-chave na organização dos trabalhadores urbanos a partir da fundação das primeiras ligas operárias no início do século XX. A presença de trabalhadores migrantes vindos da Europa também fez de

São Paulo o centro da mobilização política organizada dos trabalhadores de diversos ramos industriais ao longo de toda primeira metade desse século.

Ao adentrarmos nos anos 1950, o movimento sindical já havia se irradiado do Sudeste, basicamente de São Paulo e Rio de Janeiro, ao se mostrar consolidado e atuante também em outros centros urbanos do país como Recife e Rio Grande do Sul, para citar apenas dois exemplos. Murilo Leal (2011: 194) é um dos pesquisadores que endossam o que estamos pontuando sem, no entanto, deixar de observar que essa década esteve marcada pela inflação como elemento estrutural do desenvolvimento econômico ou, em outros termos, como “custo do desenvolvimento”. O elevado nível de preços era uma decorrência das sucessivas quedas de receita das exportações, do encarecimento dos importados (em especial, bens de capital) e dos choques de oferta dos bens destinados ao atendimento do mercado interno, fundamentalmente alimentos. Para esse autor, tal cenário era a consequência inevitável da tentativa do Estado desenvolvimentista de levar adiante a industrialização por substituição de importações. Modelo esse que funcionou até o momento em que os trabalhadores resolveram, mediante ações sindicais, reclamar mais firmemente sua parte no excedente econômico produzido.

Renato Colistete (2009) observa que, em 1960, o “salário-consumo” foi inferior em - 0,2% do registrado no início do governo Kubitschek, em 1956, enquanto, do ponto de vista das empresas, o “salário-produto” foi ligeiramente favorecido por um aumento de 1,5% nesse mesmo intervalo de tempo. Esses dados adquirem validade ainda maior quando se considera que a inflação desse período tinha o condão de incentivar os investimentos produtivos, ao transferir parte da renda dos trabalhadores aos lucros dos empresários, de tal forma que a modernização tecnológica daí resultante gravava a tendência do setor industrial de privilegiar o aumento da produtividade em troca da diminuição de sua capacidade de absorver mão de obra.

Do ponto de vista jurídico, a Companhia Paulista foi estatizada pelo Decreto 38.548 de 1º de junho de 1961, ou seja, no mesmo dia em que a greve foi deflagrada. Assim, as ações da ferrovia passaram a ser de utilidade pública para fins de desapropriação, isto é, o governo não se apropriou do patrimônio da Companhia, mas passou a administrá-la em troca do pagamento gradativo aos acionistas de um valor pré-fixado às ações, que levaram 22 anos para serem indenizados em sua totalidade.

Sobre as adversidades administrativas experimentadas pela diretoria da ferrovia ao final dos anos cinquenta, pondera-se que a greve de junho de 1961 expressava sintomaticamente o

impasse que havia sido criado entre a Companhia e seus ferroviários. Impasse esse que se mostrou naquela conjuntura sem solução. Restava, assim, ao Estado subsidiar financeiramente a Paulista ou a greve continuaria por tempo indeterminado. Em vista de tal impasse, o governador de São Paulo à época, Carvalho Pinto, entrou em negociação com o governo federal para que fosse aprovado um subsídio de Cr\$ 440.000.000 à ferrovia, no qual cada governo arcaria com metade desse valor. Dado que o presidente Jânio Quadros acabou dissuadindo do acordo que de início ele havia consentido, Carvalho Pinto não hesitou em desapropriar as ações da Paulista, numa estratégia de mantê-la como patrimônio de São Paulo frente à intenção do governo federal de incorporá-la à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

Cabe também notar que mesmo antes, em abril de 1959, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, Harry Normanton, já havia encaminhado um documento aos acionistas da Paulista, no qual se manifestava a favor de um projeto de lei do deputado estadual Cássio Ciampolini do Partido Social Democrático (PSD), apresentado à assembleia Legislativa, que propunha a desapropriação das vias férreas, dos equipamentos de transportes e dos prédios utilizados pela Companhia (*Correio Paulistano* 15/04/1959).

Quando se avalia o histórico de mobilização política dos ferroviários da Paulista, observa-se mais avanços do que retrocessos. À luz de uma periodização que leve em conta as sucessões presidenciais a frente da direção da Companhia, é possível observar que se, por um lado, as gestões de Antonio Prado (1892 a 1928), Antonio de Lacerda Franco (1928 a 1936) e de Jayme de Ulhôa Cintra (1950 a 1961) estiveram marcadas por expressiva mobilização dos ferroviários, manifestada através de movimentos grevistas de relevo, dentre outras formas de atuação reivindicatória, por outro lado, o mesmo não se pode sustentar em relação à gestão de Antonio de Padua Salles, que presidiu a Paulista de 1936 a 1949. A isso, acrescenta-se que a “década negra” do sindicalismo brasileiro (1968-1978), marcada por forte refluxo e desarticulação dos movimentos sociais de caráter popular, só pode ser comparada ao período de 1936 a 1944, “quando a luta sindical no interior do sindicato de Estado *literalmente inexistiu*, já que se reduziu a pouquíssimas greves por empresa, organizadas fora do sindicato oficial, e quando o regime militar conheceu o seu período mais estável e mais repressivo, [...] (Boito Jr. 1991: 178).

Discutimos na terceira seção do artigo como a atuação dos órgãos de repressão do Estado varguista perseguiu e coagiu sistematicamente à ação sindical dos ferroviários paulistas. Como resultado desse esforço contínuo da polícia política da época, constatou-se que entre os anos de 1934/35, os principais líderes sindicais, que sugeriam às autoridades policiais qualquer tipo de vinculação com as organizações de esquerda, já haviam sido presos ou afastados dos sindicatos. Restaria saber quantos desses líderes sindicais e ferroviários sindicalizados foram assassinados ou continuaram suas trajetórias de lutas a margem dos sindicatos oficiais e de modo clandestino.

Por último, convém destacar os diversos compromissos trabalhistas que as empresas ferroviárias de São Paulo assumiram durante o período anterior à institucionalização da CLT. Antecipando-se, assim, às normas legais que seriam sancionadas bem posteriormente pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, a Companhia Paulista, por exemplo, já havia adotado em 1917 a jornada de trabalho de seis e oito horas, além de ter sido a primeira ferrovia a pagar horas extras por serviço aos seus funcionários. Como foi salientado, a Paulista também teve uma colaboração decisiva na elaboração da lei de aposentadorias e pensões, que começou a vigorar em abril de 1923, além de ter participado ativamente do estudo que serviu de embasamento ao texto que acabou dando origem à CLT.

Assim, o conjunto de evidências históricas reunidas ao longo deste artigo é uma prova contundente da contribuição da luta sindical dos ferroviários paulistas ao aparato institucional voltado às questões trabalhistas, e que se dinamizariam, de modo mais claro, a partir dos anos trinta. Este dado, no entanto, não reduz a necessidade de que novas pesquisas possam iluminar ainda mais a nossa compreensão sobre os aspectos positivos e negativos das relações de trabalho, encetadas a partir das sucessivas reformas experimentadas pelo Estado brasileiro no decorrer do século XX.

Fontes primárias

Avanti! 24/5/1907.

A Terra Livre 11/11/1906.

A Voz do Trabalhador 1/6/1909.

Correio Paulistano 15/04/1959.

DOPS, *Prontuário n. 2345 – Nuncio Soares da Silva.*

DOPS, *Prontuário n. 2432, vol. 1 – Ferroviários.*

RCP (*Relatórios da Companhia Paulista*), *Relatórios da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais apresentados à Assembleia Geral dos Acionistas*. São Paulo (1951, 1955, 1956, 1957, 1960, 1961).

Referências bibliográficas

- Alexander, Robert J. (2003). *A History of Organized Labor in Brazil*. Westport: Praeger.
- Barbosa, Alexandre de F. (2008). *A formação do mercado de trabalho no Brasil*. São Paulo: Alameda.
- Batalha, Cláudio (2000). *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Biondi, Luigi (2011). *Classe e nação: trabalhadores e socialistas italianos em São Paulo, 1890-1920*. Campinas-SP: Editora da Unicamp.
- Boito Jr., Armando (1991). *O sindicalismo de estado no Brasil: uma análise da estrutura sindical*. Campinas: Ed. da Unicamp; São Paulo: Hucitec.
- Brusantin, Beatriz de M. (2003). *Na boca do sertão: o perigo político no interior do Estado de São Paulo (1930-1945)*. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial do Estado.
- Cardoso, Heloisa H.P. (2004). A política salarial e os trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50. *História Econômica & História de Empresas* 7 (2): 113-131.
- Carvalho, José M. de (2004). *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Colistete, Renato P. (2009). Salários, produtividade e lucros na indústria brasileira, 1945-1978. *Revista de Economia Política* 29 (4). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-31572009000400005>.
- Collier, Ruth B. and David Collier (2002). *Shaping the Political Arena: Critical Junctures, the Labor Movement, and Regime Dynamics in Latin America*. Notre Dame, Ind., University of Notre Dame Press.
- Decca, Edgar S. de (1992). *1930, o silêncio dos vencidos: memória, história e revolução*. 5ª ed. São Paulo: Brasiliense.
- Dulles, John W.F. (1977). *Anarquistas e comunistas no Brasil, 1900-1935*. Trad., Rio de Janeiro, Nova Fronteira.
- Fausto, Boris (1986). *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. 4ª ed. São Paulo: Difel.
- French, John D. (2001). *Afogados em leis: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros*. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2001.
- Giambiagi, Fabio et al. (orgs.) (2011), *Economia Brasileira Contemporânea: 1945-2010*. 2ª. ed. Rio de Janeiro, Elsevier/Campus.

- Grandi, Guilherme (2013). *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo: Alameda.
- Grandi, Guilherme (2014). The First Great Railway Strike: Rereading the Early Labour Movement in São Paulo. *International Review of Social History* 59, Special Issue 22, pp. 161-183.
- Lamounier, Maria L. (2000). The “labour question” in nineteenth-century Brazil: railways, export agriculture, and labour scarcity. *Working papers in economic history*, n° 59/00. Londres, London School of Economics.
- Lamounier, Maria L. (2012). *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp.
- Licht, Walter (1983). *Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton University Press.
- Maram, Sheldon L. (1979). *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Pomar, Pedro E.R. (2002). *A democracia intolerante: Dutra, Adhemar e a repressão do Partido Comunista (1946-1950)*. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial do Estado.
- Silva, Moacir M.F. (1954) *Primeiro centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Toledo, Edilene (2004). *Anarquismo e sindicalismo revolucionário: trabalhadores e militantes em São Paulo na Primeira República*. São Paulo: Perseu Abramo.
- Versiani, Flávio R. (1993). Imigrantes, trabalho qualificado e industrialização: Rio e São Paulo no início do século. *Revista de Economia Política* 13. N. 4 (52), pp. 77-96.