

TÍTULO: FERROVIA E MEMÓRIA: ESTUDO SOBRE A VIDA SOCIAL E O TRABALHO DOS ANTIGOS FERROVIÁRIOS DA VILA INDUSTRIAL DE CAMPINAS

AUTOR: MARCO HENRIQUE ZAMBELLO

VÍNCULO INSTITUCIONAL: DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA – FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS – UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

A pesquisa em curso propõe como tema o estudo da memória dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas, sobre as suas experiências de trabalho e de vida, tendo em vista a simbologia e a importância do trem no passado e a decadência da ferrovia no presente.

A ferrovia no Estado de São Paulo tem um grande significado simbólico. A dimensão transcendente da simples funcionalidade do trem, enquanto meio de transporte, é um dos fatores que justifica a importância da realização desta pesquisa. O trem não seria apenas o transporte que por várias razões, deixa de funcionar. O trem foi sinônimo de eficiência e progresso e tais representações parecem persistir. Um dos aspectos dessa persistência refere-se aos impactos que a ferrovia, ao penetrar no interior brasileiro, causa na vida cotidiana dos indivíduos marcada pelas relações da economia rural. Um dos impactos mais significativos dá-se na notação do tempo. O tempo natural estava agora ameaçado pelo tempo do relógio. O trem era eficiente, “podia-se ajustar o relógio com a sua passagem”. O antigo ferroviário espelhava essa “eficiência”.

A eficiência do trem configurou-se no grande apanágio de um momento do período pré-industrial brasileiro: “ferrovia é progresso”. A ferrovia significou o “motor” da economia cafeeira, o “trem carregava o progresso e a riqueza do nosso país”. E não só a riqueza simbolizada no café. Segundo Wilma Peres Costa, “é lícito supor que as vias férreas tenham se tornado o embrião de um mercado urbano de trabalho assalariado no Brasil e em São Paulo particularmente, atraindo e concentrando tanto mão de obra nacional quanto a estrangeira. Essa mão de obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro de uma ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem, cuja superação histórica acelera”¹.

O geógrafo Odilon Nogueira de Matos, que também é um antigo ferroviário da Companhia Paulista, caracteriza a ferrovia em sua clássica obra “Café e Ferrovias” como “a força de uma realidade” e assinala “a importância das estradas de ferro para a fixação do povoamento e o desenvolvimento de tais regiões”². A ferrovia transforma e modela uma paisagem urbana: “a chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois

constitui mercado de uma atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades”³.

A estação ferroviária e seu relógio demarcam os novos tempos nas cidades, não só na paisagem urbana como nas relações de trabalho. Segundo a socióloga Liliana Segnini, “as ferrovias foram escolas na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho” baseada na burocracia moderna⁴. O início da formação da classe de ferroviários dá-se no contexto da economia cafeeira e da florescente industrialização brasileira.

Em Campinas há uma profunda transformação com a chegada das ferrovias, especialmente nos entornos da estação. A frente da estação é o local do comércio e dos hotéis. Nas costas dela está a Vila Industrial, primeiro bairro operário e industrial de Campinas. Esse antigo bairro operário traz sua peculiaridade por ser o subúrbio cuja história está associada ao desenvolvimento da ferrovia e por ser um campo de pesquisa cujo estudo indica um cotidiano marcado pela presença ferroviária.

Campinas diversificou-se economicamente permitindo seu desenvolvimento através de outros setores da indústria e de serviços. A velha estação e o bairro sobrevivem, não com o mesmo movimento do passado, mas com a memória viva entre as paredes da estação, trilhos, oficinas, vielas, ruas e casas. Os antigos trabalhadores ferroviários da Vila Industrial de Campinas, que ainda vivem nos entornos da estação, carregam uma *historicidade*, a experiência do passado, e mantém viva a memória dos “tempos áureos” do trem ao lado da decadência do sistema ferroviário. Esta é uma oportunidade para compreendermos a situação desse antigo grupo a partir da ótica dos próprios trabalhadores.

Este estudo, portanto, parte de uma realidade presente: a decadência do sistema ferroviário em Campinas e a conseqüente desvalorização do trabalhador ferroviário. As funções de chefe de trem, chefe de estação, telegrafista, corredor de linha, maquinistas de locomotivas a vapor e elétricas, tendem extinguir-se e junto com elas as experiências dos que as exerciam. O período considerado compreende as trajetórias percorridas pelos ferroviários que residem ou residiram na Vila Industrial e que foram empregados pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro e pela Companhia Mogiana. Há ferroviários que se aposentaram na década de 90, 80, 70 ou 60.

A importância do registro da memória desses antigos trabalhadores reside na preservação das experiências de trabalho perpassadas no máximo através de três gerações de ferroviários. As lutas dos trabalhadores por direitos de trabalho, as relações estabelecidas entre os trabalhadores e destes em relação aos chefes e as empresas, as experiências das práticas de trabalho e a lida com as ferramentas de trabalho são deixadas para trás sem que sejam estudadas e seja dedicado a elas um lugar na história social brasileira. A atenção, todavia, concentrar-se-á não somente no mundo do trabalho ferroviário, mas no modo de vida do trabalhador residente ao lado da ferrovia. O bairro nos interessa pois é o lugar da vida social, espaço da sociabilidade do não trabalho, lugar do descanso e

do lazer. O bairro é o lugar onde a vida do ferroviário perdura em contradição ao lugar do trabalho, é o lugar que vive ao lado do patio de trabalho, das oficinas e da estação decadentes.

Todavia, este modelo de composição do espaço de trabalho próximo as casas operárias, está associado a proletarização do modelo fábrica/ vila operária, que cria uma relação total entre indústria e trabalhadores pela própria moradia e meios de reprodução da força de trabalho. Segundo este modelo de interpretação, fica claro o intrincado espaço onde se divide o viver e o fazer. Interessa compreender este duplo universo por onde caminha a memória dos trabalhadores ferroviários.

Um caminho para a análise desse universo particular nos remete à relação da experiência do trabalho e a forma como os indivíduos se comportavam e se comportam socialmente fora do ambiente de trabalho. As ausências das relações de trabalho exercidas no passado, não apagam as peculiaridades do modo de vida dos antigos trabalhadores ferroviários. A análise da vida social permitiria observar a existência de um “padrão” de comportamento e caracterizar os aspectos que tornam tangíveis os costumes socialmente definidos fora do espaço de trabalho. A concepção dos ferroviários sobre a família, a vizinhança, a religião e o trabalho, revelaria uma mentalidade vinculada a um universo particular. As falas dos ferroviários indicariam um cotidiano mediado pela ferrovia, sendo possível compreender a influência que a proximidade da moradia com o espaço de trabalho, causa na vida dos trabalhadores.

As relações sociais próprias desse grupo de trabalhadores ferroviários podem ser melhores compreendidas se partirmos da análise dos costumes e atividades comuns, das “expectativas” materiais e das “necessidades” remodeladas, segundo Thompson. Na introdução do seu texto “Costumes em Comum”, Thompson cita o antropólogo Gerald Sider e seu estudo sobre os pescadores de Terra Nova, a partir do qual considera que “os costumes estão claramente associados e arraigados a realidades materiais e sociais da vida e do trabalho, embora não derivem simplesmente dessas realidades, nem as reexpressem. Os costumes podem fornecer o contexto em que as pessoas talvez façam o que seria mais difícil de fazer de modo direto [...], eles podem preservar a necessidade da ação coletiva, do ajuste coletivo de interesses, da expressão coletiva de sentimentos dentro do terreno e domínio dos que deles co-participam, servindo como uma fronteira para excluir os forasteiros”⁵.

Uma possível interpretação pode revelar que o tempo não apaga as peculiaridades desse grupo de trabalhadores, a análise do modo de vida e do trabalho permitiria caracterizar o fazer (-se) ferroviário sempre dando sinais de sua vitalidade através da transmissão da experiência a partir da memória dos sujeitos. É no bairro onde vive a memória ferroviária, também onde é possível recuperar o passado do trabalho. A memória dos ferroviários permite-nos recuperar o espaço e o tempo da vida do trabalho e das relações sociais comuns, possibilitando a compreensão do viver e do fazer (-se) ferroviário.

A partir da memória, procura-se analisar sociologicamente as experiências de trabalho e a organização dos trabalhadores, o modo de vida peculiar, o questionamento acerca das relações de trabalho do passado, as técnicas dos ferroviários e a identidade do grupo em relação ao trabalho. A memória é o trabalho da reconstrução, o caminho pelo qual a experiência retorna em forma de representação. A memória é mediadora da história que será apresentada, um significativo documento para análise sociológica, desde que considerada criticamente. Recorrer a memória é também um ato de passar do mundo real para o mundo da fantasia. Neste mundo estamos livres de nossas atitudes pragmáticas e afastados do padrão de tempo, que nos amarra à nossa vida diária. Lembrando Alfred Schutz, ao adentrarmos em um dos muitos mundos da fantasia, “o que ocorre no mundo exterior já não nos impõe temas entre os quais escolher nem estabelece limites com relação às metas que podemos alcançar”⁶.

Segundo o sociólogo francês Henri Lefebvre, a essência da imaginação, talvez, situa-se na evocação, na ressurreição do passado, ou seja, numa repetição. “Isso aproximaria a imagem da lembrança e o imaginário da memória, assim como do conhecimento”⁷. O desencontro entre a imaginação do passado, a lembrança, e o presente da realidade revelador das ausências, abre espaço para a crítica do segundo e projeção criativa do futuro. A liberdade da imaginação se impõe diante das contradições da realidade, tornando possível a transformação do real.

Ao trazer à consciência o passado rememorado, a noção de trabalho aflora. Todavia, além de não estar em atividade, soma-se o aparecimento dos problemas de saúde fragilizando ainda mais o sentimento de perda de um tempo passado que não é possível fazer voltar. Daí a importância de recordar, fazer viver a memória do trabalho, narrar os acontecimentos para os filhos, netos e sobrinhos.

O trabalho, sob esse aspecto, ganha uma dimensão sagrada na memória dos ferroviários. As representações acerca do trabalho ferroviário e a importância que o trabalho assume no Brasil em um determinado período de sua história social e política⁸, estão nitidamente relacionadas. Certamente, tais representações escondem a dominação exercida pela empresa nas relações do trabalho ferroviário, mas através delas é possível identificar as contradições aí existentes. Segundo Lefebvre, “viver é (se) representar mas também transgredir as representações. Falar é designar o objeto ausente, passar da distância à ausência preenchida pela representação. Pensar é representar mas também superar as representações.”⁹.

O presente do trabalho ausente revela o vivido, reencontrado no caminho da memória. Nas falas dos trabalhadores as representações preenchem o espaço da ausência, recuperam a dimensão do fazer através do trabalho da memória. O trabalho ausente é agora aquele que é representado, mas é o trabalho visto em retrospecto, colocado num plano onde estão os desencontros do “orgulho” do

trabalho e da “amargura” provocada pela disciplina da dominação. Neste plano o trabalhador se vê ao lado do chefe e de questionamentos.

Da ausência do trabalho têm-se a dimensão do “autofazer (-se)” ferroviário, tonando possível delimitar alguns aspectos da consciência ferroviária. O olhar em retrospecto revela os conflitos no interior das relações de produção. Desse modo, tem-se a dimensão dos interesses específicos dos trabalhadores e os sentimentos comuns em contrapartida aos mecanismos de controle do trabalho ferroviário, ou seja, em contrapartida a empresa ferroviária encarnada no chefe.

A partir desses pressupostos podemos pensar na análise da relação entre os trabalhadores, a disciplina empresarial e os sindicatos. A concepção dos ferroviários é questionadora no que diz respeito à idéia acerca da exploração empresarial. Nos depoimentos dos trabalhadores é muito comum a afirmação de que a disciplina era grande, tão comum quanto a afirmação do gosto pelo trabalho. Segundo Mário Barreira, um antigo ferroviário: “a gente depois, no fim, acaba gostando porque acostuma”.

A disciplina na empresa agia de forma mais eficaz na economia do tempo. Um sistema complexo de vigilância e controle dos atrasos impunha aos trabalhadores advertências e descontos no salário. Todavia, o tempo excedente não era observado, nem sequer existia complemento salarial por hora extra “no começo”. “Mas depois, com Getúlio, a coisa melhorou”, disse Ruas, outro ferroviário.

No período em questão, 1933 e 1934, as transformações ocorridas através de leis que reduzem a jornada de trabalho, configuram uma nova fase na organização das empresas quanto ao tempo de trabalho e a conseqüente organização interna dos trabalhadores. A partir das falas dos ferroviários pode-se compreender e apontar a entrada em cena da figura de Getúlio Vargas, transfigurando-se na imagem do “pai dos trabalhadores”, o provedor das leis que acabam influenciando no cotidiano do ferroviário. Neste caso, é possível entender o imaginário acerca de Getúlio, mais precisamente sua relação junto aos trabalhadores ferroviários e a “saída de cena” do representante legítimo do grupo em questão, o sindicato.

Uma reconstrução através da memória acerca do sindicato dos ferroviários se faz necessária. A análise da importância do sindicato na vida desses trabalhadores aposentados no presente pretende apontar também, o vínculo com o antigo trabalho na atualidade.

A análise desses processos indicaria que a concepção do antigo trabalhador a partir da memória acerca da disciplina empresarial e da exploração no trabalho é questionadora. A ausência do trabalho no presente, representada através da memória, revelaria as contradições no processo de trabalho do passado.

A análise sociológica deve recorrer aos documentos oficiais a fim de estabelecer comparação e preencher as lacunas das falas dos sujeitos entrevistados. Todavia, um dos grandes riscos que

corremos ao caracterizar um grupo de trabalhadores diz respeito à tendência para idealizarmos a “classe”. O nosso objetivo é superar os tipos de análises que constroem e tipificam o objeto estudado, análises que não levaram em consideração as limitações das fontes estudadas. Fontes como a grande imprensa, as instituições e aparelhos de estado, textos de partidos políticos, jornais sindicais pouco independentes propunham falar em nome da classe. O exame crítico é fundamental para analisarmos esses documentos oficiais. As falas dos próprios trabalhadores, também devem ser submetidas ao exame crítico. Essa fala, apesar de ser a dos próprios sujeitos, seria constituída não apenas de informações mais ou menos transparentes e elucidativas, diretamente apropriáveis para fins analíticos, mas também de representações e de ideologia a serem apropriadas e valorizadas criticamente¹⁰.

Os jornais do sindicato, a partir do período varguista, estão impregnados de mensagens ideológicas do Estado e trazem os germes da burocratização sindical subsequente. É importante frisar aqui a importante história de luta da classe dos ferroviários para deixar claro, que o pesquisador leva em consideração os problemas das análises que apostam na presença de um Estado demiúrgico. A tarefa também é questionar análises que apostam na ausência de uma burguesia plenamente constituída e que fosse capaz de impor-se como universal ou classe dirigente; ausência de uma classe operária madura, autônoma e organizada, preparada para impor-se perante a classe dominante fragmentada; presença de uma classe média urbana, de difícil definição histórico-sociológica, mas caracterizada por uma ideologia e por uma prática heterônomas e ambíguas, oscilando ora numa afinidade com a classe dominante, ora radicalizando-se à maneira pequeno-burguesa, atrelando-se à classe operária para emperra-la e frear sua prática revolucionária. Na ausência das duas classes sociais fundamentais, e o radicalismo inoperante, abre-se um vazio que será preenchido pelo Estado que aparecerá como único sujeito político e histórico. Nesse sentido, abriria espaço para a idéia de que a classe operária estaria *desviada* de seu papel histórico, culminando no populismo; a formação das ideologias estariam privadas de um projeto autônomo e particular, sendo que o autoritarismo nacionalista, o liberalismo e os projetos revolucionários são incapazes de exprimir a realidade brasileira, tornando inevitável a importação de idéias que *estejam fora do lugar*¹¹.

A análise considera as diferentes representações dos sujeitos envolvidos nos momentos históricos. O trabalhador tem um olhar diferente do olhar do sindicalista. Os atores olham para passado de maneiras desiguais. Waldemar de Carvalho, 92 anos, antigo torneiro mecânico da Mogyana, representa a greve de 1948 como uma greve que nasceu de uma brincadeira na hora do almoço. Ele lembra que os operários das oficinas da Mogyana entraram em greve, pois quem entrasse na oficina seria o “puxa saco” do patrão. Ninguém entrou e a greve, segundo o Sr. Waldemar, perdurou por 17 dias. No final da greve foi colocada uma imagem de Nossa Senhora

Aparecida sobre um dos andaimes superiores da oficina, pois “Nossa Senhora teria feito os trabalhadores pararem de trabalhar.” Para o Sr. Waldemar, o pessoal da oficina não deixou o sindicato atrapalhar a greve. “O sindicato é de patrão”, foi dito na época.

O Sr. Laerte Rigoletto, um antigo telegrafista e um dos diretores do sindicato em 1948, em um primeiro momento, a greve daquele ano foi iniciativa do sindicato. Depois de alguns dias, o Sr. Laerte reconstruiu sua idéia e disse que a greve não teve o aval do sindicato, pois o presidente sindical do período disse que o sindicato não colocava as mãos em uma greve articulada por comunistas.

Os trabalhadores ferroviários representam a crise do sistema ferroviário de maneiras diversas, mas concordam em relação aos fatores motivadores de sua decadência.

O transporte ferroviário foi abandonado pela demora na tomada de decisões que visassem o futuro. O fato mais importante que caracteriza o sistema ferroviário brasileiro, particularmente o paulista, é que, mesmo em termos de desempenho regional, não se concretizou a oportunidade de adaptá-lo e aprimorá-lo para corresponder à transição de um sistema econômico baseado na produção agrícola, para um sistema econômico em que se manifesta a participação crescente da atividade industrial.

O momento dessa mudança importante de enfoque do transporte ferroviário coincide exatamente com o período de altos investimentos no transporte rodoviário, com o nacional desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek. A estrutura ultrapassada não se adequava às ambições e à proposta econômica daquele momento. O restabelecimento de um programa ferroviário nacional concorria com a nova opção. Até meados dos anos 80, o transporte ferroviário de passageiros teve uma relativa importância. De 25 anos para cá, a ferrovia foi postulada como algo pertencente ao passado.

Os trabalhadores ferroviários, os sujeitos diretamente envolvidos nesse processo, também viveram em trinta anos de trabalho as transformações tecnológicas do sistema. Muitos começaram o trabalho em máquinas movidas a vapor, posteriormente passaram a trabalhar em máquinas movidas à eletricidade e se aposentaram dentro de máquinas movidas a diesel. A experiência desses ferroviários revelaria as mudanças na prática e no processo de trabalho. O estudo da decadência do sistema ferroviário no Brasil implicaria refletirmos sobre a transmissão das práticas e experiências do trabalho, muito comum no passado ferroviário e hoje em vias de extinguir-se.

O senhor Mário Barreira, um maquinista da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, narra suas experiências nos trilhos e usa imagens fotográficas para mostrar-se ao lado das diferentes máquinas e tecnologias nas quais trabalhou: a fotografia do trabalho mantém o foguista ao lado do maquinista e ao lado da locomotiva a vapor; mudada a tecnologia, o foguista não aparece mais, aparece apenas o maquinista e a máquina diesel que transporta mais toneladas; a máquina elétrica é

para o senhor Mário, a melhor. A fotografia enquanto um artifício da memória é, talvez, para o trabalhador um recurso para reforçar o vínculo com o antigo trabalho e preservar a identidade com os instrumentos de trabalho, assim como ajuda a reforçar a própria identidade de ferroviário.

A memória narrada permite a compreensão das relações de trabalho praticadas no passado, reforça a identidade do trabalhador com o trabalho e, por conseguinte, porque não dizer, pode (ou não) expressar a identidade da classe operária.

Julga-se importante apresentar a partir desta pesquisa, as relações de trabalho e suas transformações através da ótica do antigo trabalhador ferroviário, diante do desmantelamento do patrimônio ferroviário. A análise pretende compreender e apresentar a partir dos diversos depoimentos, a forma como os ferroviários mantêm identidade com o trabalho do passado e tornam possível a transmissão dessa experiência. Procurar-se-á analisar como a memória reforça a identidade desses ferroviários, como ocorre essa particularidade tendo em vista a diversidade nas relações determinadas historicamente e a heterogeneidade nas experiências de proletarização.

As transformações do sistema ferroviário são compreendidas através da memória sobre as antigas relações de trabalho. Diante da decadência do sistema ferroviário, a memória recupera e conserva as experiências do trabalho e trama a rede dos aspectos mais sutis das práticas e ações dentro da estrutura econômica. O ferroviário do trabalho ausente reforça as relações de identidade e transmite a experiência de trabalho através da memória narrada.

-
- ¹ COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo**. Campinas-SP, Dissertação de Mestrado IFCH/UNICAMP, 1975, p.160.
- ² MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1974, p 110.
- ³ Id, Ibid, p170.
- ⁴ SEGNINI, Liliansa R. Petrelli. **Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo, Cortez Ed., 1982, 15.
- ⁵ SIDER, Gerald. **Culture and Class in Anthropology and History**. New York, Cambridge University Press, 1989, p.94.
- ⁶ SCHUTZ, Alfred. **Fenomenologia e Relações Sociais**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1970.
- ⁷ LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo, Ed. Ática, 1991, p.25.
- ⁸ Segundo Ângela Maria de Castro Gomes “os anos 30 e 40 são verdadeiramente revolucionários no que diz respeito ao encaminhamento da questão do trabalho no Brasil. Neste período, elabora-se toda a legislação que regulamenta o mercado de trabalho do país, bem como estrutura-se uma ideologia política de valorização do trabalho e de “reabilitação” do papel e do lugar do trabalhador nacional. A dinâmica entre os dois processos reforça-os mutuamente” (GOMES in OLIVEIRA..[et. al.].**Estado Novo: Ideologia e Poder**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982, 151). Outro aspecto importante dessas representações refere-se a importância imanente da profissão “ferroviário”. Ser maquinista significava ser eficiente, produtivo, importante para o desenvolvimento do país.
- ⁹ LEFEBVRE, Henri. **La présence et l'absence: contribution à la théorie des représentations**. Paris, Casterman, 1980, p.88.
- ¹⁰ LOPES, José Sergio Leite (org.) **Cultura e identidade operária**. Rio de Janeiro, Marco Zero, 1987.
- ¹¹ CHAUI E FRANCO, M. S. **Ideologia e Mobilização Popular**. São Paulo, CEDEC/ Ed. Paz e Terra, 1978.