

**“A consciência nítida dos direitos, eis o que se torna imprescindível!” A Luta por direitos na formação da classe trabalhadora: Os Ferroviários da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande – 1930-35.**

Rossano Rafaelle Sczip\*

**Resumo**

Este trabalho tem por objetivo compreender a luta pela efetivação de direitos como um dos aspectos fundamentais na formação da classe trabalhadora. Entendemos que a busca por assegurar o cumprimento dos direitos sociais, contra a resistência empresarial, daria a tônica da primeira crise entre trabalhadores e a política trabalhista varguista, evidenciando as contradições entre a regulamentação dos direitos sociais e sua prática efetiva. Nossa hipótese é que os ferroviários da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande vão a greve, em outubro de 1934, para cobrar do Estado e dos patrões a efetivação de um direito garantido em lei e que não vinha sendo cumprido. Aqui a legislação social é vista como um campo de disputa entre Estado, patrões e a classe trabalhadora.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferroviários, Sindicato, Estado.

**Abstract**

This work aims to understand the struggle for execution of rights as an essential aspect in the formation of the working class. We believe that the search for ensuring the fulfilment of social rights, resistance against business, would give the tonic of the first crisis between workers and labor policy of Vargas, highlighting contradictions between the regulation of social rights and its actual practice. Our hypothesis is that the railways of the Railway Sao Paulo-Rio Grande are going to strike, in October 1934, in charge of the State and employers effecting a right guaranteed by law and that was not being met. Here social legislation is seen as an area of dispute between government, employers and the working class.

**KEYWORDS:** Rail, Union, State.

No dia 5 de outubro de 1934 mais de 2000 ferroviários da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) reunidos na “Sociedade Teuto Brasileira”, em Curitiba, deflagraram greve. A greve atingiu proporções que talvez nem os sindicalistas imaginassem. Todo tráfego da linha Itararé – Uruguai, Porto União – Marcelino Ramos,

---

\* Bacharel em História pela Universidade Federal de Santa Catarina.

Ponta Grossa – São Francisco ficou interrompido durante os quatro dias de greve. Nem os insistentes apelos de Alexandre Gutierrez, superintendente da ferrovia, convocando os trabalhadores para retomarem o serviço, com a garantia de permanência no mesmo cargo, fez com que a greve refluísse.

O movimento paredista na EFSPRG começou a zero hora do dia 5 de outubro e foi encerrada no dia 9. Após cinco dias de muitas negociações, pois já no segundo dia uma comissão reunindo os sindicatos ferroviários, a polícia e o Ministério da Viação foi instituída para solucioná-la. A greve foi encerrada e considerada vitoriosa, tendo a importância de 187 contos de réis “imediatamente aplicados como aumento de vencimentos e como começo de execução de pagamento de salários e ordenados estipulados na portaria em 1926”.

Na assembléia de Curitiba, foi lido um manifesto que esclarecia sobre os resultados negativos das negociações com o governo federal e convocava todos os sindicatos a se declarar em “greve pacífica, único meio viável para que os operários conseguissem o almejado aumento dos vencimentos”. Após a leitura foi solicitado ao público que aguardasse a decisão das comissões das linhas Itararé – Uruguay e São Francisco, a fim de que fosse decidido o movimento. Então, São Francisco envia um telegrama solidarizando-se com o movimento e anunciando a declaração “de um movimento paredista de caráter pacífico” naquela linha. Passado alguns minutos chega o telegrama de Ponta Grossa, também se solidarizando com o movimento e comunicando a declaração de greve dos ferroviários naquela cidade, numa assembléia com 500 pessoas, anunciando, ainda, que as instalações da ferrovia haviam sido entregues à corporação militar do 13º RI.

Deflagrada a greve, o sindicato entregou outro manifesto durante a assembléia e um terceiro no dia seguinte. Em ambos os boletins, percebe-se uma articulação entre o fato de possuírem direitos e a necessidade de ir a greve para fazê-los cumprir. A miserabilidade da categoria também aparece. A questão salarial é explorada, porém sempre pautada pela existência de uma lei que estipulava quanto um ferroviário deveria ganhar. Seus discursos e suas reivindicações se pautam no fato de terem aquele direito e deste não ser cumprido.

O que não aparece, seja nas falas das direções do sindicato, seja na imprensa, que cobriu desde os primeiros dias de setembro de 1934 toda a movimentação

e negociação dos ferroviários, são as péssimas condições de trabalho. A falta de horas certas para as refeições e, muitas vezes, o impedimento para certas funções físicas, a variação brusca de temperatura na cabina de sua locomotiva, os contínuos solavancos e trepidações da locomotiva que traziam riscos a saúde do maquinista não são citadas. A existência de regulamentos despóticos, as punições e multas evidenciadas durante a pesquisa também não são citadas. A única reivindicação era o cumprimento da legislação. A greve foi deflagrada com objetivo de que governo e patrões colocassem em vigor a tabela salarial aprovada em 27 de abril de 1926 e que já vinha sendo praticada em outras companhias desde setembro de 1934.

No final do mês de setembro, depois de quatro meses de negociações com a comissão dos três sindicatos ferroviários de Cia EFSPRG, o governo apresentou uma proposta de 10% de reajuste salarial. No dia 27 daquele mês a categoria realizou assembleias para avaliar a proposta. Consideraram-na irrisória e decidiram pela greve caso o governo não atendesse suas reivindicações. Na imprensa disseram: “pedimos o que nos devem”, ou seja, o decreto de 1926.

A legislação como campo de disputa.

O Estado entre 1931 e 1937 criou uma série de leis trabalhistas, mas sem que se mostrasse efetivamente capaz de ou disposto a assegurar sua implementação. De acordo com Fortes, “a busca por assegurar o cumprimento e a generalização de um leque de direitos básicos, contra a resistência empresarial, [deu] a tônica da primeira crise entre trabalhadores e a política trabalhista varguista” (1999, p. 32). O fato de que as reivindicações do movimento operário organizado tornaram-se objeto de normatização e fiscalização por parte do Estado pós-30, assim como o fato de que este mesmo Estado *apresentava-se como inventor da legislação social*, abriu, assim, um novo campo de disputa entre Estado, patrões e trabalhadores, uma vez que a existência das leis sociais não garantia o seu cumprimento.

Pesquisas recentes no campo da História Social do Trabalho têm contribuído para que os trabalhadores brasileiros, principalmente entre 1930 e 1964, não sejam mais vistos como massas de manobra, manipuladas pela urbanização, pela grande indústria, pelo empresariado, ou por líderes populistas. Estas pesquisas, além de

contribuir para explicar como sistemas patronais de dominação foram apropriados pelos trabalhadores, explicam também como estratégias políticas vindas do alto são lidas e redefinidas, como por exemplo, a lei de sindicalização de 1931. Estas pesquisas têm, ainda, colocado os trabalhadores no seu devido lugar que é o de agente histórico, capaz de transformar a realidade. Estes trabalhadores não são mais vistos como se estivessem à espera do “arrocho salarial” para começarem a frequentar assembléias do sindicato, eles vão à luta por direitos<sup>1</sup>.

Os padeiros de Porto Alegre, após aguardarem por dois anos a efetivação do trabalho diurno e do repouso semanal remunerado, realizaram, em 1934, a primeira paralisação em defesa da legislação trabalhista no estado do Rio Grande do Sul (FORTES, 1999, p, 32). Ainda em Porto Alegre, devido ao acirramento da repressão (assassinato e prisão de lideranças comunistas) e do controle da vida sindical após as greves de 1934 e 1935 envolvendo padeiros, têxteis e metalúrgicos, os sindicatos “conduziram seu enfrentamento em um terreno comum: *havia leis e elas não eram cumpridas*” (grifo nosso) (idem, p. 34).

Também em 1934 outras duas greves, no ABC paulista, chamam a atenção. A primeira, dos marceneiros de São Bernardo, os patrões apresentaram uma proposta de um adicional de 20% pela hora e meia trabalhada além do horário diário legal de oito horas. Os trabalhadores a rejeitaram, afirmando que o dia de oito horas, *já estabelecido por lei*, devia simplesmente ser feito cumprir pelo governo e não ser objeto de negociações com os empregadores (FRENCH, 1995, p. 53). Na segunda, os metalúrgicos da Pirelli de Santo André, por sua vez, “reivindicavam o reconhecimento por parte da companhia da sindicalização da fábrica e, com isso, o direito de voz ativa nas negociações salariais” (Idem, p. 55). Deflagrada em 27 de outubro de 34 a greve da Pirelli terminou seis dias depois sem qualquer tipo de vitória substancial e com a demissão dos líderes grevistas. Reportando-se a uma carta de um operário na qual escrevia que a vitória dos *empregadores* só fora conseguida pelo emprego de práticas terroristas que, parecia-lhe, não eram permitidas por lei, French conclui que “o grevista derrotado não denunciava como fraude as leis trabalhistas e a retórica simpática do regime: ao contrario, puxava a lei para o lado dos operários” (idem, p. 56). Ao legalizar a atividade sindical, “difícilmente o governo poderia reprimir os operários por

---

<sup>1</sup> Ver bibliografia.

organizarem reuniões públicas e atividades com essa finalidade”. A legalidade poderia servir ainda como um escudo, apesar de inadequado, contra a repressão dos empregadores. Ao analisar o processo de legalização da União Operária, fundada no ABC em 1919, French observa que solicitar o reconhecimento legal, permitiria “atingir a meta que vinham perseguindo desde 1928: a organização dos operários para a luta contra os empregadores”. Tratava-se, portanto, ao que tudo indica, de uma estratégia dos ativistas da classe trabalhadora para garantir o cumprimento da legislação trabalhista. Estes exemplos demonstram como a classe trabalhadora soube se apropriar do discurso da outorga de direitos propagado pelo Estado bem como redefinir as estratégias políticas vindas do alto.

Em relação a greve dos ferroviários da EFSPRG em 1934 a noção do Estado pós-30 como inventor da legislação social esteve presente nos discursos da imprensa e dos ferroviários. Porém, um aspecto no discurso desta imprensa, que não é operária, chama atenção: é a constante vinculação entre os ferroviários e a Revolução de 30, e a idéia de que por terem participado da Revolução de 30 teriam direito a direitos. A imprensa do Paraná e de Santa Catarina passa, desde os primeiros dias de setembro até a deflagração da greve, a justificar o direito a direitos, e mesmo a greve caso as reivindicações não fossem atendidas, pela maneira “heróica” que os ferroviários teriam se pronunciado durante os eventos de 1930 ao apoiarem a Revolução.

No jornal do sindicato também estava presente a compreensão de que o Estado pós-30 foi o instaurador dos direitos e que os trabalhadores passaram a gozar de maior simpatia por parte deste Estado. Por outro lado, evidenciava que o fato de serem conhecedores das leis seria imprescindível para tentar evitar a burla destas pelos patrões. O conhecimento das leis era imprescindível para fiscalizar sua aplicação. O Sindicato Ferroviário Catarinense reivindicava a legislação e alertava: “Procure conhecer as leis trabalhistas. (...) É necessário que os trabalhadores leiam essas leis, verifiquem sua aplicação, operem o serviço do seu policiamento. *A consciência nítida dos direitos, eis o que se torna imprescindível* (grifo nosso)” (O TRABALHO, ano I, nº 35, 12 mai. 1935).<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> “O Trabalho”, órgão de imprensa do Sindicato Ferroviário Catarinense, cuja publicação iniciou em setembro de 1934, e na Biblioteca Pública de Santa Catarina se encontram edições de 1934 à 1937.

Em outra edição do mesmo ano o operário João Maria Cordeiro escreveu: “Proletários! Lembrai-vos que foi depois do eco revolucionário de 30, que fostes conhecedores dos teus direitos perante a lei. Não vos iludais com palavras da grande burguesia (...). Lembrai-vos sempre do nosso lema. A união faz a força e a força faz a lei” (O TRABALHO, ano I, nº 45, 21 jul. 1935).

Apesar destas duas falas serem posteriores a greve, podemos intuir que a compreensão acima exposta sobre os eventos de 30 – necessidade de conhecer as leis e a greve como instrumento capaz de fazê-las cumprir – já estariam presentes na categoria antes da greve, inclusive, não seria descabido supor, portanto, que a idéia de que “a força faz a lei”, pode ter se fortalecido no seio dos ferroviários após a greve de outubro de 1934, e por isso João Maria teria se expressado desta forma.

A imprensa deu ampla cobertura a movimentação dos ferroviários, situação esta que pode ter contribuído para criar um clima favorável para que a greve ocorresse. Não queremos com isto afirmar que a imprensa teria sido um agente mobilizador da categoria. Pelo contrário, a própria movimentação dos ferroviários pode ter influenciado nas matérias dos diferentes jornais que, de uma forma ou de outra, uns mais, outros menos, abordaram o tema contribuindo para o clima de reivindicação. Inclusive a relação com a imprensa pode ter sido usada pelos ferroviários para, através das “manchetes tendenciosas”, pressionar por uma solução. Por outro lado é preciso levar em consideração que a proximidade das eleições de outubro de 1934 pode ter influenciado no posicionamento da imprensa. Um estudo mais aprofundado poderia revelar se o discurso da imprensa de ambos os estados vinculando os ferroviários à Revolução de 30 e sua participação nela à noção de direito a direitos, seria porque estavam realmente do lado dos ferroviários ou porque, com a proximidade das eleições, a imprensa tinham a intenção de desgastar o governo de Getúlio ou, talvez, manter vivo os ideais mudancistas de 1930, para que todos aqueles que a reivindicavam se credenciassem para as eleições de 34. As relações estabelecidas com outros setores da sociedade certamente influenciaram no resultado positivo da greve, mas o papel central nesta conquista foi dos trabalhadores.

Para Marx e Engels “a consciência jamais pode ser outra coisa do que o ser consciente, e o ser dos homens é o seu processo de vida real. (...) Não é a consciência que determina a vida, mas a vida que determina a consciência” (1999, p.

39), ou seja, o que determina a consciência é a posição que o indivíduo ocupa nas relações sociais de produção. Ao produzir as relações sociais em conformidade com a sua produtividade material, os homens produzem também, segundo Marx, as idéias, as categorias, isto é, as expressões abstratas dessas mesmas relações sociais. “Assim, as categorias são tão pouco eternas quanto as relações que exprimem. São produtos históricos e transitórios” (MARX apud VENDRAMINI. 2004, p. 25). Refletindo sobre o sentido da experiência nos estudos de Thompson, enquanto forma de apreensão da realidade, Célia Vendramini considera que para o autor “há uma íntima relação entre o pensamento e a realidade. A experiência surge espontaneamente no ser social. Mas não surge sem pensamento. Surge porque os homens são racionais e refletem sobre o que acontece a eles e ao mundo.” (2004, p. 26).

Por esse modo podemos afirmar que o operário João Maria fala, em 1935, o que vivenciou em 1934. Os ferroviários da São Paulo – Rio Grande, entre eles os do ramal São Francisco, foram à greve para que governo e empresa colocassem em vigor a tabela de vencimentos aprovada em 1926, ou seja, usar a força para “fazer a lei”, pode significar colocá-la em prática através da luta.

É preciso lembrar que, antes da deflagração da greve dos ferroviários, o governo apresentou uma proposta de 10% de reajuste salarial que foi rejeitada. Eles reivindicavam o cumprimento da legislação de 1926, o que conseguiram com a greve. Poderiam ter aceitado os 10% de reajuste ou mesmo apresentar como causas da greve os regulamentos despóticos que impunham multas e punições, e que já figuraram como causas de greves de ferroviários em tempos anteriores, ou ainda, as péssimas condições de trabalho que faziam parte do dia-a-dia das oficinas e estações. Poderiam ter questionado o preço dos alimentos, o custo de vida. No entanto o que fizeram foi se apropriar do discurso do Estado e lutar para que a legislação fosse posta em prática. Havia leis e elas não estavam sendo cumpridas. Leis estas que foram reivindicadas na greve dos padeiros de Porto Alegre em 1934, pelos metalúrgicos da Pirelli e marceneiros no ABC paulista e, ao que tudo indica, pelos ferroviários da São Paulo-Rio Grande na greve de outubro.

A história da ferrovia no Estado de Santa Catarina inicia, assim como na maioria do território brasileiro, a partir da segunda metade do século XIX e já foi alvo de algumas produções historiográficas. No entanto, estas obras têm preferido se ater ao

período inicial da instalação das ferrovias no Estado, abordando a ferrovia ou vinculada a indústria carbonífera, como fator que teria possibilitado o desenvolvimento da região sul do Estado, ou, à história do Contestado (1912-1916), destacando-se, sobretudo, o papel desempenhado pela ferrovia no agravamento dos problemas sociais na região.

Mas não só de documentos oficiais, carvão e guerra é feita a história da ferrovia no território catarinense. Ela é feita também por homens e mulheres que sentiram e articularam a identidade de seus interesses entre si, contra outros homens e mulheres cujos interesses diferiam e geralmente se opunham aos seus. Ou seja, a exploração a que estavam submetidos criava entre os trabalhadores da ferrovia o elo em torno do qual identificavam seus interesses comuns, bem como os interesses a eles opostos, os dos patrões. Esta é a história dos ferroviários da Rede Viação Paraná – Santa Catarina – RVPRSC.

#### Bibliografia

- BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre. **Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Campinas: Ed. Unicamp, 2004.
- FORTES, Alexandre. Revendo a legalização dos sindicatos: Metalúrgicos de Porto Alegre (1931 – 1945). In: \_\_\_\_\_. [et al]. Na luta por direitos. Estudos recentes em História Social do Trabalho. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 1999.
- FRENCH, John D. O ABC dos operários. Conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950. São Paulo – São Caetano do Sul: Hucitec, 1995.
- HALL, Michel. Prefácio. In: FORTES, Alexandre; [et al] Na luta por direitos. Estudos recentes em História Social do Trabalho. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 1999.
- HOBBSBAWM, E. J. Os trabalhadores. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000a.
- \_\_\_\_\_. Mundos do Trabalho. Novos estudos sobre a história operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000b.
- LEME, Dulce Mª P. de C. Trabalhadores Ferroviários em Greve. Campinas, SP: Ed. da Unicamp. 1986.
- MARX, K. Cartas. In: MARX, K.; ENGELS, F. Obras Escolhidas. Moscovo: Edições Progresso; Edições “Avante!”, 1982, p. 544-555. Tomo 1; apud VENDRAMINI, C. R. Experiência humana e coletividade em Thompson. **Esboços – Revista do Programa de Pós-Graduação da UFSC**. Florianópolis: nº 12, 2004, p. 25.
- MARX, K.; ENGELS, F. A Ideologia Alemã. 11ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- MATTOS, Marcelo Badaró. Trabalhadores e sindicatos no Brasil. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2002.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. Ferrovias e Ferroviários. Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na Empresa. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 1982.

THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1988, v I e II.

Jornais:

**A Notícia**, (Joinville) 1930-37

**O Estado**, (Fpolis) 1930-37

**A Gazeta**, (Fpolis) 1934-37

**Jaraguá**, (Jaraguá do Sul) 1934

**Correio do Povo**, (Jaraguá do Sul) 1934

**Correio de Mafra**, (Mafra) 1933

**O Trabalho**, (Mafra) 1934-1937

**O Regional**, (Mafra) 1919

**Correio do Paraná**, (Curitiba) 1931-34

**Diário da Tarde**, (Curitiba) 1930-37

**Gazeta do Povo**, (Curitiba) 1930 e 1934

Revistas:

**Correio dos Ferroviários** (Curitiba) 1933-1936