



Varia Historia

ISSN: 0104-8775

variahis@gmail.com

Universidade Federal de Minas Gerais
Brasil

Duarte Lanna, Ana Lucia
Trabalhadores das ferrovias. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo,
1870-1920
Varia Historia, vol. 32, núm. 59, mayo-agosto, 2016, pp. 505-545
Universidade Federal de Minas Gerais
Belo Horizonte, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=384445790009>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

re^oalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Trabalhadores das ferrovias

A Companhia Paulista de Estrada de Ferro,
São Paulo, 1870-1920

Railway Labourers

The São Paulo Railway Company, 1870-1920

ANA LUCIA DUARTE LANNA

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Universidade de São Paulo

Cidade Universitária, Rua do Lago, 876, SP, São Paulo, 05.5080-080, Brasil

aldlanna@usp.br

RESUMO Este artigo pretende compreender as relações entre ferrovia e transformações no mundo do trabalho, tomando por base empírica a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A pesquisa realizada organizou a documentação funcional (fês-de-ofício) de 1900 trabalhadores da Paulista para o período 1872/1919. Tratava-se de resgatar histórias de vida funcionais de milhares de trabalhadores. Procura-se compreender dinâmicas deste segmento da classe trabalhadora, identificando os atributos de nacionalidade, cor, origem associando-os às carreiras funcionais. Analisa-se ainda as múltiplas agremiações criadas por este grupo, para compreender as relações estabelecidas com a empresa, marcadas tanto pelo paternalismo e constituição de uma identidade de família ferroviária, que subsumia as diferenças sociais, quanto por fortes organizações de classe que constituíam mecanismos de resistência e negociação pautadas por conflitos sociais de expressivas dimensões urbanas.

PALAVRAS-CHAVE ferroviários, São Paulo, trabalho

Recebido: 18 set. 2015 | Revisto: 26 nov. 2015 e 7 fev. 2016 | Aprovado: 7 fev. 2016

<http://dx.doi.org/10.1590/0104-87752016000200009>

Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 32, n. 59, p. 505-545, mai/ago 2016

ABSTRACT This article discusses the relationships between railways and the transformation in the world of labour, focusing on the analysis of the *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (São Paulo Railway Company). The research organized the functional documentation (office of faith) of 1,900 of *Paulista* employees from 1872 to 1919. It aims to rescue life histories of thousands of labourers. Understanding this segment of the labouring class, by identifying the attributes of nationality, color, origin, and by associating them to their careers, we analyze multiple dimensions created by this group, in order to comprehend the relations established within the company. Relations are noticed in both the paternalism that identified the railway family, integrating the social differences, and in the strong class organizations that constituted resistance mechanisms, likewise negotiations based on social conflicts of significant urban dimensions.

KEYWORDS railroad labourers, São Paulo, labour

Os ferroviários em todo o mundo são vistos como um setor diferenciado da classe trabalhadora, seja pela dignidade dos seus uniformes, pela relação com a máquina e a velocidade materializadas na figura do maquinista, seja ainda pela ideia de constituírem um setor bem remunerado, organizado e mais estável da classe trabalhadora. A existência de gerações de ferroviários em mesmas famílias e a consolidação de núcleos de habitação claramente configurados em muitas cidades também reforça esta percepção. A relação com a hierarquia tenderia a caracterizar a empresa ferroviária mais com uma corporação o que faz o agente ferroviário ter uma forte dependência da companhia (Ribeill, 1980; 1984).

Este artigo é resultado de uma pesquisa mais ampla realizada sobre diversas ferrovias no Brasil. A documentação e bibliografia à qual tivemos acesso ao longo do nosso trabalho foram bastante diversas. Por exemplo, em relação à *Brazil Railway Company* foi possível aprofundar diversos aspectos relacionados aos processos de construção da linha férrea e aos seus entrelaçamentos com os movimentos especulativos do capital financeiro internacional. Mas poucas foram as informações sobre

a organização das relações de trabalho. Desta forma a documentação de que dispomos para tentar compreender quem eram os ferroviários no Brasil é bastante desigual em relação às diversas linhas ferroviárias, que constituíram o recorte mais amplo da pesquisa, e é composta principalmente pelos relatórios das companhias, relatórios consulares, notícias de jornal, material produzido pelos comitês de defesa dos portadores de títulos financeiros nos negócios ferroviários no Brasil e a própria bibliografia. Apenas para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) dispomos de um levantamento inédito dos prontuários de funcionários contratados entre 1872 e 1919 e que estavam guardados no Arquivo Geral da FEPASA em Jundiaí, antes de seu desmanche no início dos anos 2000.

A desigualdade das informações afetas às diversas linhas férreas, e o volume de material coletado para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) praticamente inviabilizou uma comparação entre as formas de funcionamento dos mundos do trabalho nas diversas ferrovias, e nos fez optar por tratar, neste artigo, prioritariamente das relações de trabalho na CPEF.

Entretanto, vale mencionar que, para algumas ferrovias no Brasil, falar em formação de trabalhadores e organização do mundo do trabalho é, fundamentalmente dizer de um universo de favores e ingerências políticas nas contratações. Nesse sentido, não encontramos registros sobre treinamento de operários, existência de qualificação prévia e nem mesmo de uma manutenção de tradições que formariam um sentido de pertencimento a “família de ferroviários” como as registradas para a Paulista. A Estrada de Ferro Central do Brasil é um dos mais conhecidos exemplos de ingerência política na operação da linha e de má qualificação de seus funcionários. O jornal *Le Brésil* citado no trabalho de El-Kareh afirmava que o número de empregados era absolutamente exagerado. Para 1.200km de linhas havia um total de aproximadamente 14.000 funcionários, número cerca de quatro vezes maior que nas linhas europeias. A quantidade de trabalhadores não corresponderia, ainda segundo a matéria do jornal, a nenhuma qualidade dos serviços prestados (El-Kareh, 1982).

Outro exemplo relacionado a questões do mundo do trabalho remetem-nos às ferrovias baianas, cujas obras foram iniciadas nos anos 1850 com companhias e capitais ingleses. Em 1901 o governo federal transferiu as concessões a um grupo de empreendedores locais - Jerônimo Teixeira Alencar Lima, Austrícliano de Carvalho e Miguel T e Argollo - que organizaram a Companhia Viação Geral da Bahia. Acompanhando os desdobramentos de movimentos grevistas ocorridos ao longo do segundo semestre de 1909, encontramos Alencar Lima recusando-se a reconhecer os acordos firmados com os ferroviários. Os trabalhadores, na sua imensa maioria brasileiros, manifestavam-se afirmando que

O operário não é escravo e o senhor Alencar não é divino!
Ao lado portanto dos grevistas!
Viva a liberdade do trabalho!
Abaixo a ambição intolerável, repugnante do Sr. Alencar Lima!
Tudo pelo trabalho livre!¹

Dois anos depois a concessão foi novamente transferida, desta feita para o grupo francês de Bouilloux Lafont-Reille que constituiu a *Chemins de Fer Federaux de l'Est Brésilien* (CCFFEB) que operou a rede ferroviária na região até 1935. Em 1912 e 1913 um agente consular francês, Paul Serre, visitou o empreendimento e elaborou longos e detalhados relatórios.

Nesses textos são recorrentes as informações acerca da má e fraudulenta administração dos negócios ferroviários perpassando todos os momentos e estrutura da companhia. Apontando os problemas do empreendimento francês, Serre destacava a ingerência de políticos que iam desde a obrigatoriedade de conceder trechos de linha a serem reparados e construídos ao mesmo político Alencar Lima (que tinha sido responsabilizado, em função de improbidade administrativa e desvios de recursos, pela falência do empreendimento antes dos franceses o assumirem); à interferência das disputas políticas na nomeação de funcionários dos mais diversos escalões; à impunidade perante os roubos corriqueiros; a

1 *Diário da Manhã*, 11 nov. 1909, apud SOUZA, 2008, p.78-79.

imposição contratual de transportar água nos trens como forma política de minimizar os problemas da seca e os elevados e injustificados (pelo menos do ponto de vista do cônsul) salários dos engenheiros e diretores. Nos seus relatos, Paul Serre refere-se apenas aos ferroviários, aqueles empregados contratados diretamente pela companhia que trabalhavam no empreendimento ferroviário ligados ao controle do tráfego, manutenção de material e administração da empresa. Nada é dito sobre os trabalhadores da construção e manutenção das linhas.

Assim, ele nos informa que os controladores de tráfego eram “fiscais inoportunos e preocupados com insignificâncias, ..., humildes cortesãos do Governador Seabra, a quem eles dão de tempos em tempos ricos presentes para garantir a amizade”.²

O agente consular francês pontuava ainda a imperiosa e necessária relação com os políticos como forma de obter trabalho e favores.

Um chefe de seção francês, vindo de Portugal, M. Broutelle, foi mal aconselhado por M. Vilain, sub-diretor dos serviços de construção e caiu com seus modos bruscos de ferroviário no ódio dos fiscais brasileiros... Mr. Mérier trouxe de Bajé um empreiteiro francês M. Grosjean mais acostumado com os costumes brasileiros. Ele tornou-se amigo de um influente político em Alagoinhas e o governador Seabra em pessoa o impôs aos fiscais federais que o tem em boa conta por ser, como eles, um protegido político.³

Pontuava ainda como esta ingerência política impedia a introdução de critérios funcionais na contratação e manutenção de trabalhadores.

2 SERRE, Paul. Le Gérant du Consulat de France à son excellence Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères à Paris, Compagnie Française de Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien; Consulat de France à Bahia Brésil Direction des Affaires Politiques et Commerciales, n. 78, Bahia, le 17 décembre 1912. Correspondance Politique et Commerciale, MAE/Paris.

3 SERRE, Paul. Vice consul de 1 classe charge de la gérance du Consulat de France à Bahia à son Excellence Monsieur Stephen Pichon, Sénateur et Ministre des Affaires Etrangères à Paris Direction de Affaires Politiques et Commerciales, Sous Direction d'Amerique, n. 71, Bahia, 12 de septembre 1913 (réservé). Correspondance Politique et Commerciale, t. 32, MAE/Paris.

A política local tem causado problemas à administração francesa da ferrovia. Em Periperi onde estão os ateliês de reparação o sub delegado da polícia, que é Seabrista, perseguiu vários contra-mestres que são Vianistas...o porta voz do sindicato dos ferroviários baianos, um certo coronel Ferreira, antigo chefe de estação na Bahia (Salvador), transferido para Cachoeira com um aumento de salário para mascarar sua desgraça, morreu. Este “gréviculter” custava 10.000frs por ano à Companhia e nossos compatriotas se comprometeram e não substituí-lo. Mas eles não contavam com as necessidades da política local. Seu sucessor já foi designado pelas hostes seabristas. Cada ano nossos compatriotas colocam nos balancetes uma soma entorno de 20.000frs que representa o montante de roubos dos quais são vítimas. Um protegido político que roubou 8.000frs em Juazeiro não será, provavelmente, importunado. Os chefes de estação não lêem as circulares, eles tem ódio do estrangeiro que vem para o Brasil como ‘chefe’.⁴

A DOCUMENTAÇÃO: AS FÉS DE OFÍCIO DA COMPANHIA PAULISTA

O prédio das Oficinas da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro abrigava uma documentação vasta e inexplorada sobre as ferrovias paulistas, da qual pequena parcela encontra-se hoje sob a guarda do Museu da Companhia Paulista. Nele encontravam-se documentos da própria Companhia Paulista, da Mogiana, Araraquarense e Sorocabana. Os documentos se referiam à parte técnica da construção das linhas, às atividades administrativas, tais como folhas de pagamento e processos trabalhistas, assim como milhares de fotos.

4 SERRE, Paul. Vice consul de 1 classe charge de la gérance du Consulat de France à Bahia à son Excellence Monsieur Stephen Pichon, Sénateur et Ministre des Affaires Etrangères à Paris Direction de Affaires Politiques et Commerciales, Sous Direction d’Amérique, n. 71, Bahia, 12 de septembre 1913 (réservé). Correspondance Politique et Commerciale, t. 32, MAE/Paris. (tradução da autora).

Uma parte significativa desta documentação era composta pelos prontuários dos ferroviários onde estavam registrados os dados referentes a sua vida funcional. Todo este material era ainda bastante consultado, quando do início de nossa pesquisa em 1998, para solicitações de aposentadoria e pensões. Com a privatização da rede ferroviária, quase todos os funcionários que trabalhavam seja neste arquivo geral, seja no que ainda havia de atividade ferroviária neste monumental edifício foram demitidos ou transferidos. Nesse processo, a documentação das demais estradas foi sendo transferida para outros locais, que não sabemos quais foram, ou simplesmente jogados fora. A documentação referente à Companhia Paulista ficou intacta pelo menos até fins de 1999. Entretanto, o acervo ficou inacessível pela ausência de funcionários. O estado de abandono era absoluto.

Ao longo de dois anos de trabalho conseguimos levantar as fichas funcionais existentes neste acervo dos funcionários da Companhia Paulista admitidos entre o início do seu funcionamento e 1919. São 1900 fichas que compõem um Banco de Dados, base documental central para a redação deste artigo. Cada prontuário funcional (Cp) contem as seguintes informações:

Dados Pessoais

Informações sobre Vida Profissional

Admissões

Demissões

Salários

Alterações de funções

Aposentadoria

Informações sobre a conduta do funcionário

Punições

Censuras

Processos Administrativos

Informações sobre frequência ao trabalho

Férias

Licenças

Abonos
Doenças
Informações Gerais
Cartas
Laudos Médicos
Documentos Pessoais

Na montagem do Banco de Dados procuramos resgatar a maior parcela possível de informações, independente de sua pertinência imediata para a pesquisa. Era uma forma de preservar parcialmente as informações contidas naquela documentação. As informações sobre doenças foram registradas nos campos destinados a observações. As fotos dos funcionários, quando existentes, foram agregadas às fichas elaboradas. Todos os campos constantes das fichas deste banco de dados podem ser cruzadas em uma ou múltiplas combinações. Foram consultadas caixas dos funcionários que encontravam-se subdivididos em Linha, Tráfego e Engenharia Civil, assim como uma numeração que indicava 75.1, 75.2, 75.3, 75.4. Havia alguns anos tinha sido iniciado um processo de organização, não concluído, dos prontuários.

Tabela I - Relação de Caixas por Departamento CPEF

Departamentos	N ^{os} Caixas	Total Caixas Pesquisadas
Engenharia	297	50
Linha	187	187
Tráfego	251	251
75.3	67	67
75.4	198	198
Total	1000	753

Quando iniciamos a consulta aos prontuários não sabíamos quais critérios tinham sido utilizados para organizá-los. Após a consulta aos prontuários podemos dizer que:

1. Aqueles indicados por 75.4 contem, em sua maioria, registros de funcionários mais antigos da Paulista e que, em geral aposentaram-se na empresa por tempo de serviço.

2. Os prontuários 75.3 correspondem aos funcionários falecidos quando ainda faziam parte do quadro da empresa, independente do departamento onde trabalhavam.

3. Os prontuários 75.1 correspondem aos funcionários que foram demitidos pela CPEF.

4. Linha, Tráfego e Engenharia Civil correspondem às divisões administrativas da empresa. Nestas caixas a maioria dos prontuários pareciam estar organizados por antiguidade e ordem alfabética.

5. Os prontuários com numeração 75.2, assim como a maioria das caixas da Engenharia Civil tem, no seu conjunto, trabalhadores contratados após 1920. A maioria dos trabalhadores da Engenharia Civil refere-se a contratos de caráter provisório realizado para alargamento de esplanadas, passagens, ampliação de trilhos e redimensionamento dos ramais.

Essa base de dados foi elaborada utilizando o programa *Acess* por ser, na ocasião da elaboração da pesquisa, o de mais simples e universal acesso. O cd-room com todas as informações coletadas e organizadas, assim como um pequeno registro fotográfico realizado quando do levantamento da documentação encontra-se disponível na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Cópias desta base de dados poderão ser fornecidas a pesquisadores e instituições a partir de solicitação encaminhada à autora. Algumas teses e dissertações realizadas ao longo da última década utilizaram este material. Considerando as inúmeras possibilidades que as informações contidas nas fichas organizadas trazem para o desenvolvimento de novas pesquisas e a inexistência de arquivo onde o material original esteja preservado a divulgação desta base de dados parece ser instrumento importante para a realização de trabalhos por todos aqueles que se interessem pela história dos ferroviários ou mesmo pela história do trabalho no Brasil.

Tendo como base documental esta extensa e inédita documentação este artigo propõe-se a compreender as relações entre ferrovia e transformações no mundo do trabalho, em curso no Brasil em finais do século

XIX e início do século XX, a partir da análise de aspectos das trajetórias funcionais de milhares de trabalhadores ferroviários. Neste sentido, problematizar os temas da nacionalidade e cor e sua associação às carreiras funcionais, assim como a práticas sociais e identitárias são recortes que dialogam com alguns dos temas centrais discutidos pela bibliografia acerca da constituição de um mercado de trabalho livre no Brasil.

MERCADO DE TRABALHO E FERROVIA

A grande imigração, sobretudo de italianos, portugueses e espanhóis, significou a introdução de pouco mais de um milhão de novos trabalhadores no Brasil entre finais do século XIX e primeiras décadas do século XX. A imensa maioria destes estrangeiros concentraram-se no estado de São Paulo e subsidiariamente nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro (Trento, 1989; Halpern, 2002; Klein, 1994). Este crescimento demográfico associado ao final da escravidão e aos debates acerca da constituição da nação contribuíram para que parte expressiva da bibliografia associasse industrialização, urbanização e mão de obra estrangeira (Lanna, 1996).

Análises centradas em São Paulo e, que tratam sobretudo dos temas relacionados à expansão cafeeira, sugerem a leitura de que este seria um estado onde a expansão das atividades econômicas de finais do século XIX encontraria um espaço “esvaziado de força de trabalho”. Vários autores tendem a afirmar que nas ferrovias, como de resto no mercado de trabalho livre, as tarefas que exigiam maior qualificação teriam sido ocupadas pelos trabalhadores estrangeiros. Reiteram análises que associam capitalismo, industrialização e mão-de-obra estrangeira como processo único na transição em curso na sociedade brasileira em finais dos oitocentos. Wilma Perez (1976) assume que os imigrantes foram os trabalhadores das ferrovias paulistas pois parte da premissa de que são estes estrangeiros os “formadores” do mercado de trabalho livre e também os portadores de possibilidades mais efetivas de realizar as novas relações de produção capitalistas. Liliana Segnini (1982) reitera esta associação entre ferrovia, imigrantes e formação de hábitos de trabalho capitalistas.

Parece-nos essencial relativizar estas vinculações. Sabe-se que a imensa maioria dos imigrantes que vieram para o Brasil eram mão-de-obra expropriada nos seus locais de origem e sem grandes qualificações e/ou tradições artesanais prévias (Canovas, 2007; Lanna, 2011). Em trabalho recente Lamounier conclui que nas atividades de construção das ferrovias o contingente de trabalhadores incluía, para além de escravos e imigrantes, “principalmente brasileiros livres e pobres” (Lamounier, 2012, p.267).

Os trabalhadores empregados na construção da ferrovia não eram, em geral, funcionários da empresa, mas contratados e sub-contratados por empreiteiros responsáveis pela construção de trechos da linha férrea. A Companhia Paulista inicia a construção do trecho ligando Jundiaí a Campinas em 1870. Este foi dividido em três seções, supervisionadas pelo engenheiro-chefe, Viriato de Medeiros, e seus auxiliares, funcionários da Paulista (Mattoon, 1971, p.201). A construção estava a cargo de três empreiteiros - Ângelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grunewald e João Pereira D. Faro - que subdividiram suas seções num total de 18 sub-empreiteiros. Vale destacar que foi a primeira vez em que empreiteiros brasileiros se encarregaram da construção de uma estrada de ferro (Telles, 1984, p.215). Eram esses homens que firmavam contrato com a empresa ferroviária e contratavam, por sua vez, os trabalhadores da construção.

Lamounier explicita como, apesar das recorrentes proibições de emprego de trabalho escravo nas ferrovias, “existem evidências, sobretudo nas obras de construção, de que a regra nem sempre foi seguida: aplicava-se apenas à companhia e aos empreiteiros principais, e não a empreiteiros menores, subempreiteiros e prestadoras de serviço” (2012, p.161).

Parte dos trabalhadores empregados na construção das linhas podiam ser, após a conclusão das obras, contratados pela Paulista. A Companhia procurava distinguir claramente aqueles que eram seus funcionários daqueles que prestavam serviços a empreiteiros por ela contratados. Em 1932, o feitor Antonio Vieira pedia para que lhe fosse contado tempo de serviço referente a período trabalhado na construção da linha Ayrosa Galvão e Piratininga, em 1903, e na linha da EF Melhoramentos de Monte Alto e ainda no trecho Bebedouro a Barretos entre 1908 e 1909. A resposta a esta solicitação foi negativa. O funcionário alegava que, ao trabalhar na

construção destas linhas, sempre se considerou empregado da empresa. A negativa encaminhada pelo engenheiro civil chefe dizia que o funcionário não recebeu ordens de ir trabalhar na construção da linha,

se isto se tivesse dado, ele teria voltado ao serviço da Companhia em janeiro de 1905, depois de inaugurada a linha em Piratininga; ao contrário, terminada a construção até Piratininga ele foi trabalhar em construções da Sorocabana e depois da E F Melhoramentos, de Monte Alto, só voltando a trabalhar na Paulista em 1908, na construção da linha de Bebedouro a Barretos onde tivemos ocasião de o conhecer, mas como empregado dos empreiteiros Damas, Rocha e Cia... Do exposto se vê que a Companhia não pode contar para esse feitor o tempo que ele trabalhou por conta daqueles empreiteiros.⁵

Portanto ao falarmos dos trabalhadores da Companhia Paulista estamos excluindo todos aqueles que foram sub-contratados para realizar a construção e expansão das linhas e ramais férreos. Estes trabalhadores não integram os registros funcionais da Companhia. Quem eram então os ferroviários da CPEF.

OS TRABALHADORES DA PAULISTA

A organização e expansão da Companhia Paulista

Em 1869, a Paulista era presidida por um engenheiro, o senhor Clemente Falcão de Souza Filho e tinha um quadro de funcionários bastante restrito. Na secretaria e contabilidade cinco funcionários (secretário a porteiro). O corpo técnico contava com um engenheiro chefe, sete ajudantes, um desenhista e um amauense. Em 1872, com o início do funcionamento a Paulista constitui o primeiro quadro de empregados ferroviários. Eram quarenta e cinco funcionários.

5 Cp. 75.4-109, prontuário 2103. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

Tabela II - Empregados Da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1872

Função	Nome	Salário
Inspetor Geral, Chefe de Tráfego, Contador e Caixa	William Burnett	7.000\$000
Secretário Inspetor, Escriturário da Contadoria e Pagador	Alfredo Tomkins	3.120\$000
Escriturário da Contadoria	Francisco Santos Pinto	1.200\$000
Engenheiro da Linha, Chefe da Tração e das Oficinas	Walter J. Hammond	4.136\$000
Escriturário Chefe da Tração e Almoxarifado	Charles Tomkins	2.160\$000
Trabalhador do Almoxarifado	Paulo José Delliar	720\$000
Chefe de Trem	Valentim Gonsalves da Silva Lopes	1.200\$000
Chefe de Trem	Bento Alves Pinheiro Cardoso	1.200\$000
Ajudante de Chefe de Trem	Raphael Carvalho Andrade	900\$000
Ajudante de Chefe de Trem	Silvério Alves Castro	900\$000
Maquinista	Edward Swinerd	2.032\$990
Maquinistas	Edward Bench	2.032\$990
Mecânicos		
Ajustador	Thomaz R. Kennedy	1.920\$000
Ajustador Torneiro	Thomaz Harris	1.920\$000
Condutor de Carros e Viagens	Thomaz Funnel	1.920\$000
Ferreiro e Caldeireiro	Henry W. Crook	1.920\$000
Estrada de Campinas		
Chefe	Max Jorge Frederico Mundt	3.500\$000
Fiel e Cobrador	Benjamim Silva Pinto	1.800\$000
1º Escriturário	João Theodoro Siqueira e Silva	1.080\$000

Função	Nome	Salário
2º Escriturário	Scheivel	960\$000
Escriturário e Telegrafista	Ernesto Ribeiro Santos	960\$000
Ajudante de Telegrafista	Carlos Nogueira	720\$000
Conferente	José Antonio Cruz	840\$000
Conferente	João Antunes Azevedo	840\$000
Conferente	Mariano Nóbrega	840\$000
Conferente	José Bottini	840\$000
Conferente	José Martins	840\$000
Guarda Sinais e Manobrador	José Luiz Ferreira	900\$000
Guarda Sinais e Manobrador	Joaquim Pereira Inácio	900\$000
Vigia Noite	Pedro Espanhol	720\$000
Limpador de Carros	José Inocencio Nazareth	720\$000
Servente	Francisco Fellman	720\$000
Estrada de Valinhos		
Chefe de Estação	João Baptista Alambary Palhares	1.200\$000
Telegrafista	Antonio Vieira Braga	720\$000
Estação de Cachoeira		
Chefe de Estação	Albino Silva Espíndola	1.200\$000
Estação de Capivary		
Chefe e Telegrafista	Jesuíno Oliveira Mendes	900\$000
Jundiaí		
Verificador de Carros	José Maria Ferreira Andrade	1.440\$000
Ajudante	João Ihans	720\$000
Porteiras		
Caminho S.J Atibaia	Luis Antonio Vaz	540\$000

Função	Nome	Salário
Bethlem	Seraphim Teixeira	540\$000
Geral do L	Balduino J. Nepomuceno	540\$000
Bethlem / Campinas	Antonio Benedito Palhares	540\$000
Campinas / Jundiaí	José Manuel Nascimento	540\$000
Campinas	Manoel Francisco Teixeira Toledo	540\$000
Itu / Campinas	Francisco Paula Silva Machado	540\$000

Fonte: Relatório da Companhia Paulista de 28 set. 1872⁶

José Cechin afirma que, uma vez em funcionamento, as ferrovias lidavam com trabalhadores das mais diferentes qualificações e habilidades e que o número de funcionários tende a crescer “tanto pela maior densidade de tráfego, conseqüência da própria facilidade do transporte ferroviário, quanto pelo prolongamento dos trilhos e aumento da reposição e conservação do equipamento” (Cechin, 1978, p.48).

A manutenção e operação da Companhia Paulista organiza-se em três diferentes setores - Tráfego, Locomoção ou Tração e Via Permanente, além do pessoal administrativo. O primeiro é responsável pela condução dos trens, administração das estações, telégrafo, oficinas, etc. A Tração ocupa-se dos serviços de material rodante e a Via Permanente dos trabalhos de substituição de dormentes, trilhos, taludes e obras de arte. Uma parte destas atividades é realizada nos escritórios e nas oficinas de reparação.

Em 1891 a CPEF já possuía 1.312 funcionários. A administração central contava com 30 empregados (2,29% do total); o setor de locomoção ou tração com 412 (31,40%); a Linha (às vezes nomeada de via permanente) com 225 (17,15%). A maioria dos empregados - 645 funcionários, perfazendo um percentual de 49,16% sobre o total dos contratados, respondia pelas funções relacionadas ao Tráfego (Segnini, 1982, p.39).

6 Disponível em: http://200.145.60.31/memoriaferroviaria/documentos/COMPANHIA%20PAULISTA%20DE%20ESTRADAS%20DE%20FERRO/BR_APESP_BIBLIO_CPEF_REL_1872_SET.pdf; Acesso em: 13 set. 2015.

O processo de expansão da empresa traduziu-se não apenas na construção de quilômetros de linhas e ampliação de seus quadros funcionais. Atividades de manutenção de equipamento ferroviário e a construção de algumas casas operárias incluíam-se nas novas atividades operacionais da CPEF. Além disso, a CPEF passou a ter suas próprias áreas de reflorestamento de onde retirava a madeira necessária para a fabricação de seus postes e dormentes.

Neste processo de expansão foram construídas as Oficinas, verdadeiros estabelecimentos industriais, que acabaram por inviabilizar a existência autônoma de diversos artesãos, como por exemplo, o fundidor Henrique Faber de quem falaremos mais adiante.

As oficinas da Companhia Paulista eram verdadeiras fábricas onde se montavam e se mantinham as máquinas que faziam funcionar o sistema ferroviário. A Companhia Paulista ‘terceirizava’ a construção da linha, como de resto quase todas as ferrovias no Brasil. Como já dito a empresa estabelecia contratos com empreiteiros que subcontratavam os trabalhadores. Nestes casos a incidência de trabalhadores negros parece ser bem superior àquela verificada nos quadros funcionais da CPEF. Nas Oficinas encontramos como empregados desde operários que exerciam as funções hierarquicamente e salarialmente mais simples até marceneiros, carpinteiros, pintores, soldadores, ferreiros, ajustadores etc. Trabalhavam - algo como 12hs diárias, sem remuneração de ‘hora-extra’ e com uma folga semanal - para colocar nos trilhos as locomotivas que seriam conduzidas por maquinistas e foguistas, com bilheteiros e bagageiros. Nos escritórios, centenas de almoxarifes, escriturários e contadores faziam as contas de tarifas, custos e fretes de mercadorias e milhares de passageiros que circulavam pelas composições de trens. A imensa maioria destes trabalhadores residiam nas cidades servidas pela ferrovia e foram responsáveis pela expansão expressiva da população urbana no estado de São Paulo. Sobreretudo nas cidades de Jundiá e Rio Claro onde, a partir dos anos 1890, foram instaladas as imensas oficinas de manutenção e reparação do material ferroviário, a presença dos ferroviários foi decisiva nas novas configurações urbanas.

A construção das oficinas em Jundiaí foi iniciada em 1893, ocupando uma área total de 145.091 m², em um edifício de forma retangular, medindo 355 metros de comprimento por 65 de largura.

No corpo central, composto de dois pavimentos, achavam-se instalados os escritórios da Inspetoria Geral, da Locomoção, da Linha e da Contabilidade; nos dois grandes corpos laterais funcionavam, de um lado as oficinas de locomotivas, com capacidade para a reparação de 16 locomotivas, isto é o correspondente efetivo de 100 máquinas, e de outro lado as oficinas de reparação de carros e vagões, podendo reparar ao mesmo tempo 12 carros de passageiros e 60 vagões de cargas, o que corresponde às necessidades de 150 carros e 2000 vagões.

o vasto edifício assenta-se sobre alicerces de pedra; suas paredes de 0,40m de espessura são de tijolos, e as tesouras, assim como as colunas intermediárias sobre que descansam, são feitas de aço, circunstância que afasta qualquer probabilidade de incêndio geral. A forma da coberta do edifício foi cuidadosamente estudada com o fim especial de permitir boa distribuição de luz, não só no campo de trabalho das máquinas como ao longo do espaço destinado às bancadas dos operários... Para os trabalhos noturnos existe a iluminação elétrica, especialmente fornecida por uma instalação situada em edifício independente... esta instalação fornece luz a 40 casas para operários que a Companhia Paulista possui em Jundiaí, na parte alta da cidade, e a uma escola noturna de aprendizes...A ventilação é feita por caixilhos móveis das janelas ao longo de todo o edifício, a distribuição de água é abundante em todos os pontos e é fornecida pela própria empresa. Há também adequado escoamento de águas pluviais. As linhas de serviço e manobra medem, em extensão, 6.164 m... o plano das oficinas atendeu ao requisito essencial de separar o trabalho em metal do de madeira fazendo-os próximos e independentes. No Brasil, são estas oficinas talvez as únicas, mesmo entre as de recente construção, que apresentam de modo completo esta excelente disposição geral.⁷

7 PINTO, Adolpho. *História da Viação Pública em São Paulo*. São Paulo: Typ Vanorden e Cia, 1903, p.104-105.

O TRABALHADOR NACIONAL X IMIGRANTE

A análise dos prontuários dos trabalhadores da CPEF nos permite afirmar que parcela substantiva dos empregados da empresa eram nacionais e também indicam que para nenhuma das atividades profissionais registradas, em seus diversos níveis, há a possibilidade de associar função e nacionalidade. As estratégias de constituição do mundo do trabalho livre foram múltiplas. O argumento de uma suposta qualificação da mão de obra imigrante superior à dos trabalhadores nacionais livres, pobres e ex-escravos não parece encontrar, neste caso, suporte empírico.

Segundo os dados por nós coletados junto aos prontuários funcionais da CPEF, falar de trabalhador estrangeiro é falar principalmente de portugueses. Os dados da Tabela III indicam a relação entre nacionalidade dos trabalhadores e período de admissão considerando os prontuários funcionais pesquisados.

Tabela III - Nacionalidade/Período de Admissão

Nac./Período	1870-1906	1907-1913	1914-1919	Total
Brasileiro	310 - 34,1%	394 - 54,6%	200 - 65,1%	905
Italiano	88 - 9,7%	82 - 11,4%	26 - 8,5%	196
Espanhol	45 - 5,0%	34 - 4,7%	08 - 2,6%	88
Português	161 - 17,1%	129 - 17,9%	50 - 16,3%	340
Não consta	271 - 29,8%	68 - 9,4%	20 - 6,5%	359
Total	909	722	307	1888

Fonte: prontuários da CPEF ⁸

⁸ Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

Na organização dos 1900 processos funcionais, as fés-de-ofício, dividimos o período da pesquisa - 1870/1920 - em três momentos. Um que vai do início dos registros até o ano de 1906, data de uma importante greve que mobilizou significativamente os funcionários da CPEF, justificando a demissão de muitos e a promoção de outros. Do ponto de vista das transformações urbanas este é, em geral, momento significativo no que diz respeito às reformas de saneamento e das formas de morar, e também corresponde ao movimento de expansão da Paulista para as cidades da região cafeeira. O segundo período vai de 1907 a 1913. O terceiro - 1914 a 1919 - é marcado pela questão da I Guerra Mundial, do crescimento das organizações operárias e da “profissionalização” dos quadros da Companhia Paulista.

Os dados disponíveis nas fichas funcionais pesquisadas, conforme apresentados na Tabela IV e Tabela V, indicam uma clara predominância de brasileiros entre os funcionários da CPEF e dentre eles de paulistas. Vale destacar que esta relação mantém-se para todas as funções registradas.

Tabela IV - Ocupação e Nacionalidade

Nacionalidade/ Ocupação	Feitor	Foguista	Escriturário	Maquinista	Telegrafista	Chefe
Brasileiro	25	17	62	58	17	56
Italiano	05	05	05	07	01	05
Espanhol	06	03	00	12	00	02
Português	61	16	01	54	00	04
Total	99	47	78	162	26	94

Fonte: prontuários da CPEF

Tabela V - Brasileiros Empregados por Estado de Origem

Estado/Período	1870-1906	1907-1913	1914-1919
São Paulo	173 - 55,8%	297 - 75,4%	148 - 74%
Minas Gerais	04	07	03
Rio de Janeiro	11	07	01
Não Consta	115	78	47
Total	310	394	200

Fonte: prontuários da CPEF ⁹

O trabalhador da ferrovia era preferencialmente brasileiro e com origem no estado de São Paulo. Quando estrangeiro basicamente português. Não encontramos distinções ocupacionais explicáveis pela nacionalidade. A grande exclusão refere-se ao negro. Estes dados indicam um estado povoado por homens livres e pobres. A política de contratação de trabalho estabelecida pela Paulista não discriminava entre nacionais e estrangeiros, mas, na prática, dela estavam excluídos os negros e pardos.

Tabela VI - Brasileiros/Cor

Período /Cor	Branco	Preto/Pardo	Não Consta	Total	Total Prontuários
1870-1906	143	32	133	308	909
1907-1913	206	68	117	391	722
1914-1919	102	36	57	195	301

Fonte: prontuários da CPEF ¹⁰

Para o período entre 1870 e 1906, os trabalhadores com cor declarada negra representavam 7,5% dos brasileiros contratados. Entretanto, para

⁹ Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

¹⁰ Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

o mesmo período correspondem a 13% dos empregados classificados como “trabalhadores”, ou seja aqueles com menor qualificação e salário. Este quadro acentua-se ao longo do período. Para o intervalo entre 1914 e 1919 temos registrados 12,8% de empregados negros e brasileiros. Entretanto agora eles correspondem 40% do contingente de “trabalhadores” brasileiros. Os “trabalhadores” brasileiros equivalem, para ambos os períodos a 50% dos funcionários registrados nesta função.

Vale destacar neste argumento que os poucos negros e pardos contratados tinham uma carreira funcional das mais simples, sem promoções ou trajetórias funcionais de destaque dentro dos quadros da Paulista. Assim foi com Adão Alves, nascido em Craveira – MG, em 20 de agosto de 1886. Filho de Manoel Antonio e Maria Ephigenia era analfabeto e trabalhou para a Companhia Paulista em São Carlos. Começou sua carreira na empresa como trabalhador em 1903 e aposentou-se em 1937 como servente. Outro exemplo é o de Celestino Santos 1º, nascido no estado de São Paulo em 1873. Apesar de ter nível de instrução considerado regular foi sempre trabalhador. Morava em Jundiaí na Rua Silva Jardim, nas proximidades das oficinas.

A mobilidade espacial era então constitutiva dos trabalhadores da ferrovia. Para aqueles sub contratados empregados na construção da linha, como o feitor Antonio Vieira acima mencionado, mobilidade era deslocamento em busca de trabalho precário e provisório. Para os funcionários da Companhia Paulista a mobilidade estava associada ou à atividade ou a promoção funcional. Os prontuários mostram que as várias mudanças de cidades e de moradia coincidiam com as promoções e reclassificações dos trabalhadores. Após anos de serviço na Companhia eles demandavam retornar para as cidades onde originariamente tinham iniciado seus serviços ou para aquelas que correspondiam a seus locais de origem. Vale lembrar, que como começavam a trabalhar muito jovens, a tendência era que cada vez mais estes ferroviários tivessem nascido em Jundiaí ou localidades próximas a esta cidade.

UMA CARREIRA PARA O TRABALHADOR

Uma parcela significativa dos trabalhadores entrava para a Paulista na condição de praticante ou trabalhador e trabalhava durante alguns meses sem receber salário. A maioria destes casos era de jovens na faixa dos treze aos quinze anos e que trabalharão os próximos 40 anos de suas vidas na ferrovia. Constituíram aquela geração de ferroviários, orgulhosos de sua vida profissional, que procuraram empregar seus filhos nas ferrovias de São Paulo e que terão como lema “Trabalho, Família e Companhia Paulista”.¹¹

Podemos constatar a preferência na contratação por trabalhadores extremamente jovens que tiveram na Paulista seu primeiro e último emprego. É o caso do funcionário Adelino Marques, brasileiro, nascido em Rio Claro que escreve carta ao chefe da contadoria e estatística, Sr. José Brochado solicitando promoção. A justificativa formulada pelo funcionário refere-se à sua trajetória profissional na Paulista, “comecei minha carreira ferroviária com idade de 15 anos, incompletos, como praticante gratuito, sendo depois de seis meses nomeado empregado efetivo, como praticante de mensageiro... exerci todos os cargos e por fim atingi cargos de chefia”.¹²

Tomando os dados referentes a idade e nacionalidade do trabalhador quando de sua primeira admissão na Paulista temos, para o período 1870-1906 que 34,5% dos contratados o foram com até 15 anos. Desses, 64% eram, brasileiros, enquanto que, no conjunto dos trabalhadores, perfaziam 47% dos contratados no período. Ou seja, a mão de obra

11 Os prontuários objeto desta pesquisa referem-se, na sua quase totalidade, a funcionários que se aposentaram na CPEF. Os demitidos, os envolvidos em greves e o pessoal de direção da empresa não tinham suas fés de ofício arquivadas junto ao material pesquisado. Havia uma outra sala com gavetas com pastas sem nenhuma organização onde encontramos registros destes ferroviários. Mas a interdição de acesso a este acervo e sua quase completa destruição impediram uma prospeção exaustiva deste material. Neste sentido estes são os ferroviários sobre os quais os atributos de “pertencimento a uma família”, orgulho da profissão, estabilidade, etc seriam mais adequadamente utilizados.

12 Cp. 75.4-75, prontuário n. 1635. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

que iniciava sua vida profissional na Paulista era mais marcadamente brasileira, que nas demais faixas etárias. Vale lembrar que ser brasileiro não significava ser negro. A imensa maioria dos trabalhadores, de nacionalidade declarada brasileira, era composta por brancos. Em 1914, 47 funcionários foram contratados. Desse total, 56,1% eram nascidos no Brasil. A idade inicial é bem maior do que a registrada para o primeiro período. Apenas 16,7% dos contratados tinham até 15 anos, todos brasileiros. Esses dados indicam a estratégia da Paulista referente à contratação de nacionais, o que facilitava a constituição da “família ferroviária”. É bom destacar que os trabalhadores contratados até 1885 não tinham registro de data de nascimento. Depois desse ano as informações vão sendo mais rigorosa e precisamente anotadas nos prontuários. Além disso, vale lembrar que brasileiros e estrangeiros eram encontrados em todas as funções.

É importante destacar que a Companhia Paulista tratou de criar mecanismos que garantissem a qualificação prática e formal de seus quadros funcionais, independente da origem e nacionalidade. A prática cotidiana do trabalho inicial não remunerado (era-se aprendiz para só depois ser incorporado aos quadros da empresa) foi um importante e recorrente mecanismo de formação de ferroviários. Este foi o caso de Antonio Duarte Novo português, nascido em 1885. Começa a trabalhar na Paulista em 1898, sem remuneração, como aprendiz de pintor. Faz carreira de limpador, foguista e maquinista, função para a qual é promovido em 1913 e na qual aposenta-se em 1930.¹³

A trajetória do funcionário Osório Augusto Silva também ilustra esta situação de trabalho precoce e gratuitamente iniciado formando um ferroviário ‘de carreira’: Em duas cartas intituladas ‘Recordando o Passado’ e ‘Memórias de um Ferroviário’ relembra sua trajetória funcional, expressando orgulho de pertencer a esta categoria.

13 Cp. 75.4-145, prontuário n. 2655, ficha 976. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

... Osório Augusto Silva, Brasileiro nascido em Pirassununga no ano de 1876. (...) Em sete de julho de 1890, eu com 14 anos de idade apenas, entrei para a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, como praticante de telégrafo (...) Prestei serviços gratuitos a Companhia Paulista durante nove meses, findo os quais, em 1º de abril concederam-me o primeiro ordenado (...). No dia 11 de março de 1892 fui nomeado chefe de estação de Porto Cedro... Afirma ainda que o rabiscador dessas linhas abaixo assinado, nunca frequentou estabelecimento de ensino secundário de espécie alguma, portanto não é nenhum bacharel. Contudo o meu início na Companhia Paulista não foi na graxa como à muitos parece. Entretanto, eu não vejo nisto um defeito, porque nada mais sublime e belo do que, de um simples vendedor de jornais, surgisse um Edson, um dos maiores cultivadores da ciência manifestada na eletricidade, com todo o seu cortejo de úteis aplicações no ramo de seu raro saber. Eu também já fui telegrafista na Companhia Paulista em 1892, com os vencimentos mensais de 120\$000! O máximo do ordenado de um telegrafista de 1ª classe naqueles tempos, em que a Companhia Paulista adquiriu a bitola de um metro da Rio Claro Railway, que naquela ocasião não passava de Araraquara!...¹⁴

Havia ainda o treinamento formal na Escola para Aprendizes, criada em 1901. Em 1934, foi criado o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional. Ambos objetivavam a formação e qualificação de mão de obra, escolhendo, preferencialmente, para seus quadros filhos de ferroviários.¹⁵ A Companhia também enviava, para o estrangeiro, alguns poucos técnicos para serem treinados. Quando do processo de eletrificação da linha, em 1922, vários profissionais foram enviados principalmente para os Estados Unidos.

14 Osório Augusto da Silva, Cp. 75.4, caixa 160, ficha 2849. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

15 Estas são duas iniciativas que demonstram claramente a intenção de constituição da “família ferroviária”. A Paulista, que efetivamente funcionava como grande indústria, associava então um duplo procedimento de por um lado formação da classe trabalhadora e por outro de constituição de vínculos ‘afetivos’ trabalhador/empresa.

A formação de gerações de ferroviários em uma mesma família era estimulada pela própria Companhia e utilizada como argumento pelos funcionários, seja para solicitar a contratação de seus filhos, seja para reivindicar para si promoções e aumentos. Essa estratégia possibilitava uma significativa estabilidade da força de trabalho num momento em que um dos maiores problemas enfrentados na constituição do mercado de trabalho livre no Brasil era exatamente a instabilidade e mobilidade dos trabalhadores, que deixava atônitos e irritados os empregadores que, destituídos dos mecanismos de controle próprios à escravidão, lutavam para constituir novos mecanismos coercitivos afetos ao mundo do trabalho livre. Em vez de contratos de longo prazo, de punições legais e construção de mecanismos discriminatórios centrados na ideia da vagabundagem, a Companhia Paulista lançou mão de estratégias que passavam fundamentalmente pela valorização do trabalho e por sua associação com a ideia de família e dedicação. Este orgulho de ser ferroviário persiste até hoje¹⁶ e, valorizando estratégias pré-industriais, auxilia na constituição do mundo do trabalho livre na sociedade brasileira.

Assim vale a pena recuperar a fala contundente de um funcionário da Companhia, o sr. Arthur Marciano. Dirigindo-se ao Diretor Inspetor Geral, Sr. Jayme Cintra, reclamando seus direitos referentes ao pagamento de salários quando esteve incorporado à guarda civil de São Paulo, na revolução de 1932, ele afirma que tal gesto não deveria ser visto como “quebra de disciplina”, mas ato originário “de situação de desespero de um pobre e humilde ferroviário” que só deseja “JUSTIÇA”. Marciano constrói, como de praxe, sua argumentação afirmando ter sido sempre, ao longo dos 32 anos de serviço para a Companhia, um excelente funcionário, merecedor de muitos elogios e que vai citar apenas dois exemplos.

16 O funcionário que cuidava do Arquivo é neto e filho de ferroviário e tem disto o maior orgulho. Ao longo do nosso contato e percebendo a importância que dávamos àqueles documentos, flexibilizou horários e facilitou nosso acesso à documentação.

Tudo tenho feito na defesa dos interesses da Companhia Paulista...por ocasião da greve dos empregados da Paulista (1906), eu era telegrafista e meu pai, chefe, de Limeira. Enquanto os empregados da estação aderiram à greve, os dois pobres Marciano lá estavam firmes defendendo a Companhia como uma propriedade sua.

Por ocasião da gripe, trabalhando eu na Contadoria, e vendo que escasseavam os telegrafistas em Campinas, me ofereci e para lá fui,...até que também fui atacado pela moléstia.¹⁷

A filha deste funcionário, Dulcinéia Marciano, casou-se em 24 de abril de 1937. Para esta ocasião convida o sr. José de Oliveira Brochado, Chefe da Contadoria e Estatística da Companhia Paulista, para ser seu padrinho. O convite, escrito de próprio punho diz:

Jundiahy, 14 de março de 1937

Ilmo. Sr. José de Oliveira Brochado

Respeitosos cumprimentos

Pela grande admiração que meu pai tem pelo senhor, eu também tornei-me sua admiradora.

Realizando meu casamento, quero merecer a honra de ter o senhor e sua Exma. D. Olívia como meus padrinhos.

Os padrinhos de meu noivo são o senhor Dr. Antonio Cavalcanti e Exma. Senhora.

O acto está marcado para o dia 24 de abril p. futuro as 15 horas (sábado) saindo da Rua Conde de Parnayba 10, para o cartório de Registro Civil e depois para a Igreja.

Na volta desejamos oferecer aos nossos distintos padrinhos uma mesa de doces.

Esperando sua aprovação, ficarei muito agradecida por sua resposta, subscrevendo-me,

17 Cp. 75.4-78, prontuário n. 1647, ficha 457. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

Atenciosamente
Criada e admiradora
Dulcinéia Marciano.¹⁸

O pai da noiva era, nessa ocasião chefe de seção, o noivo Djamin trabalhava na Paulista.

Eram também comuns cartas dirigidas aos superiores solicitando transferência de local de trabalho e, principalmente, admissão de parentes. Nesses casos, um poderoso argumento era o pertencimento aos quadros da Paulista há muito tempo, assim como a existência de tradição familiar de trabalho na Companhia.¹⁹

Os ferroviários procuravam também se destacar no exercício de suas funções para além do adequado cumprimento de suas obrigações. Numa empresa e numa sociedade que imbricavam trabalho e lazer; que pessoalizavam as formas de controle do trabalho, inseridas num meio urbano extremamente restrito seja pelas dimensões populacionais seja pelas alternativas de trabalho; e que ainda formavam o operário lançando mão de estratégias do 'saber fazer' como fonte de valorização do trabalho, individualizar-se era fundamental. Os membros dessa categoria profissional procuravam desenvolver características que, no exercício da função, ao mesmo tempo os integrassem e os particularizassem. Para os maquinistas, a relação com a locomotiva e a forma de fazer apitar o trem, quando ele chegava ou partia, era uma destas estratégias.²⁰ Olavo

18 Cp. 75.4-78, prontuário n. 1647, ficha 457. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

19 Cp. 75.4-93, prontuário n. 1831. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920), onde o ferroviário Luis Costa solicita emprego para seu sobrinho Humberto Torterelli e sua filha Zilda Aparecida que efetivamente consegue o emprego almejado.

20 A Paulista adota posições semelhantes à da companhia francesa PLM que qualificava e treinava, através da carreira funcional, seus maquinistas. Diferentemente a SPRG que utilizava qualquer um que soubesse conduzir a locomotiva. Georges Ribeill afirma que uma das mais importantes distinções entre o esquema de exploração ferroviário francês e americano era a relação com a máquina. Na França maquinista e locomotiva interagiam e havia um cuidado em preservar o equipamento revelado pelos km percorridos por cada locomotiva. Nos Estados

Assis conta que, todos moradores das proximidades da estação sabiam quando determinado maquinista estava chegando ou estava partindo, só de ouvir o apito do trem.

Essa voz era o seu apito. Apitos agudos, insistentes.
Apitos poucos, nos dias chuvosos. Apitos estridentes e desafinados.
Apitos rápidos. Apitos continuados nos dias festivos,
Anunciando a chegada de uma Romaria
ou de uma autoridade a ser homenageada
Não havia nenhum apito idêntico ao outro...” (Assis, 1985, p.23).

Esta relação entre um trabalhador que constrói sua identidade e a empresa que se constrói como controladora e compradora de trabalho livre (Braverman, 1981) pode ser, no caso específico da Companhia Paulista, percebida no processo de construção das carreiras funcionais. A divisão do trabalho traduzida em numerosas operações executadas por diferentes trabalhadores é possível de ser percebida na CPEF quando uma função, que outrora era desempenhada por um único funcionário, se fragmentava em várias operações que requeriam quatro e, às vezes, até cinco trabalhadores. Esta fragmentação de funções, decorrente da ampliação da empresa, foi peça importante na consolidação da prática de “seguir uma carreira dentro da empresa”, sendo um elemento fundamental nos mecanismos de controle e construção de identidade. Este processo de parcelamento das funções faz parte dos mecanismos que o capital possui para relacionar-se com o trabalho.

As subdivisões e parcelamento de funções podem ser claramente percebidos observando a função de escriturário do Departamento de Tráfego. Ela era subdividida em ajudantes, auxiliares de escriturário, assim como, havia a divisão de 1º, 2º. e 3º. escriturários. Ou ainda nas funções da turma de guarda freios composta de guarda-trem, ajudante,

Unidos, segundo este autor, não havia nem qualificação prévia de maquinistas nem cuidado com as máquinas que rodavam, com pouca manutenção, uma quantidade de quilômetros/ano quase duas vezes maior que as francesas. RIBEILL, 1984.

praticante de trem e maquinista. Os primeiros eram responsáveis pela composição e os segundos pela máquina. Além disso haviam os limpadores, foguista de 1^a, 2^a. e 3^a classes que auxiliavam o maquinista.

Em outras funções, tais como as de portador, foguista, manobrador, ajustador, lenheiro e a turma de guarda freios podemos perceber o movimento de especialização de funções e consolidação da divisão do trabalho. O portador tinha como serviço a carga e descarga de mercadorias, já o foguista era o responsável por colocar lenha na caldeira da máquina. O manobrador tinha como função engatar desengatar e virar a chave, o lenheiro era responsável pelo abastecimento das máquinas com lenhas de todas as máquinas que chegavam de viagem. O ajustador era responsável por fazer toda a revisão da máquina. Se comparamos com o quadro funcional apresentado na Tabela I a fragmentação das atividades fica ainda mais evidenciada.

Além da fragmentação das funções e atividades, há outro aspecto bastante significativo neste processo de estruturação de mecanismos de controle do trabalho através da constituição de carreiras especializadas. Tratava-se de processos de desestruturação de funções autônomas, semi-artesanais que configuravam a existência de prestadores de serviços. A atuação da empresa foi no sentido de inviabilizar a existência destes artesãos e do controle que tinham sobre o produto de seu trabalho. A CPEF começou suas atividades adquirindo os produtos das pequenas oficinas, ampliando gradativamente seu controle sobre elas, até o momento em que consolidou suas próprias oficinas, obrigando o fechamento desses pequenos empreendimentos e a proletarização de seus proprietários. Estes trabalhadores de fornecedores de produtos passaram, em muitos casos, à condição de operários da Companhia.

A carta de um funcionário, enviada ao seu superior, solicitando contagem de tempo de serviço para sua aposentadoria, exprime bem a ideia acima. Ao narrar, como de costume, sua dedicação para a Companhia Paulista, revela todo um processo de concentração de meios de produção. Henrique Faber, nascido em 1858, diz ter iniciado no quadro de funcionários da CPEF somente em 1906 como mestre de fundição. Contudo, afirma ter trabalhado para a Companhia Paulista muito tempo

antes deste ano nas oficinas de fundição que, primeiramente eram de propriedade de seu pai e depois, passaram a ser sua.

... Entrei para o quadro do pessoal interno no dia 1º de junho de 1906, na qualidade de mestre da fundição. Antes disso, porém, e desde 1872 até 1889, num período de dezessete anos, tive o prazer de trabalhar *exclusivamente* para a Companhia Paulista, em serviços de fundições de ferro e bronze. Não possuindo a Paulista, por essa ocasião, fundições próprias todas as obras para ela eram feitas em Campinas, nas oficinas de propriedade de meu pai, Luiz Faber, onde eu trabalhava, de 1872 à março de 1878, data em que, tendo falecido o meu pai, passou a fundição a ser de minha propriedade...²¹

Os trabalhadores de construção das linhas ou de sua manutenção são os de menor qualificação e, em geral, eram treinados e recrutados pelos próprios funcionários da Paulista. Eram organizados por turmas, controlados por feitores e sua condição de trabalho era instável e precária. De maneira distinta daqueles empregados nas oficinas, na condução das máquinas e na parte administrativa, tiveram sua vida funcional marcada por inúmeras interrupções definidas pelo ritmo das obras às quais estavam vinculados. Ainda que empregados da empresa, aparentemente eram os mais distantes da imagem do trabalhador construída na empresa e materializada na ideia de uma família ferroviária.²²

21 Cp. 75.4-169, prontuário n. 2852. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

22 Em três prontuários referentes a funcionários que trabalharam no prolongamento do ramal dos Agudos – trecho Pompéia-Tupan, já na década de 1930, podemos constatar a Companhia Paulista como realizadora da obra e contratação de trabalhadores. Estes são demitidos findos os serviços. Isso significa, no caso de Ary Fernandes que entre abril de 1939 e dezembro de 1940 foi admitido e dispensado duas vezes. Cp. 3325. A história do feitor João Toledo ilustra este novo procedimento da empresa. Em 1941 foi dissolvida a turma 427 de Saldanha Marinho. O feitor era idoso, pouco robusto e pai de família com nove filhos. Não poderia ser transferido para as turmas 451 e 543 por serem turmas pesadas, sem recursos e maleitosas em alto grau. Propõe-se que ele seja aproveitado em Pederneiras como chefe de turma auxiliar na retirada de celas e substituição de trilhos. Cp. 75.4-108, prontuário 2094. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

A diferença de valores salariais entre as várias funções, assim como a subdivisão de atividades de mesmo cargo criaram uma hierarquia na organização de carreiras funcionais.

Tabela VII - Salário Mensal Médio Inicial de Funcionários por Período da Pesquisa²³

Salário Médio Inicial/ Função	1870/1906	1907/1913	1914/1920
Maquinista	150\$000	180\$000	200\$000
Feitor	110\$000	140\$000	180\$000
Chefe	300\$000	400\$000	600\$000
Telegrafista	120\$000	150\$000	165\$000
Aprendiz/Ajudante/ Praticante	50\$000	65\$000	85\$000
Trabalhador Linha	70\$000	85\$000	90\$000

O crescente ordenamento e fragmentação das carreiras ferroviárias integrava diversos mecanismos de construção de uma identidade ferroviária. Como pretendemos ter assinalado estes eram procedimentos importantes na constituição e controle da força de trabalho. A definição da indisciplina no trabalho e as punições a ela associada era o outro lado desse mesmo processo. Desrespeito a hierarquia, descuido com equipamentos, alcoolismo e participação em movimentos de greve eram transgressões severamente punidas. As punições, as medidas definidoras de habilidades e méritos e os atos passíveis de punição revelam a presença constante e abrangente da grande empresa sobre a vida de seus empregados. Pequenos atrasos, e a questão da pontualidade era fundamental na lógica de funcionamento da companhia, seja dos trens,

23 Esta tabela foi elaborada por ZAIA, Iomar Barbosa. *Relatório* (Iniciação Científica) - FAU – Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998. Foram selecionadas entre as mais altas e mais baixas funções aquelas para as quais tínhamos um maior número de prontuários. Depois, foram separados nos períodos os funcionários para elas admitidos. Em seguida, calculada a média aritmética para todos os salários de cada função.

seja dos homens, eram punidos com advertências e multas por dias de serviço. Indisciplina, e entenda-se aí basicamente o desrespeito às hierarquias, significava suspensões e multas. O alcoolismo era um grande problema e origem de muitas das punições. Dentre as várias funções aquelas que recebiam mais punições tratavam diretamente da conservação do patrimônio da empresa, ou seja foguistas e maquinistas. Ou seja, elogiava-se e punia-se uma postura global de trabalhador referente à execução dos serviços e condutas pessoais. Era privilegiado nas promoções aquele que executava bem suas tarefas, era assíduo e realizava 'sobre tempo' sem reclamar. A Companhia adequava a força de trabalho nacional ou estrangeira às suas necessidades.

Os critérios definidos para promoção dos empregados, nos anos 1930, estabeleciam três parâmetros: as qualidades imprescindíveis, as importantes e as acessórias. Dentre as imprescindíveis temos a isenção de vícios e amor ao serviço e zelo pelos interesses da Companhia; nas importantes encontram-se capacidade de tomar decisões e robustez, nas acessórias constava tratar humanamente aos homens e ouvir sugestões de inferiores.²⁴ Participação em greves ou práticas reivindicativas não faziam parte das atitudes permitidas. Sobre elas pouco se falava, mas os operários que as praticavam estavam, em geral, excluídos da empresa.²⁵ Dulce Pompeo de Camargo Leite (1986, p.194) mostra como na greve de 1906 a Paulista despediu não só os líderes da greve como também operários em massa e enviou listas de grevistas demitidos para vários lugares de forma a que não encontrassem colocação.

Os dispositivos contratuais existentes na contratação dos ferroviários e implementados e incrementados ao sabor das necessidades cotidianas da empresa eram extremamente rigorosos em relação às atividades,

24 Companhia Paulista de Estrada de Ferro – Departamento de Conservação de Linha, Ficha para promoção de empregado de 31 de maio de 1935. Cp. 75.4-109, prontuário n. 2108. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

25 Algumas vezes, ao longo da pesquisa, encontramos prontuários onde o papel timbrado da Companhia que servia de capa tinha sido rasurado e reaproveitado. Tratava-se de antigos funcionários que foram demitidos por serem grevistas.

funções e punições para os trabalhadores. A ausência de uma legislação social implicava, por um lado, uma extrema agilidade na contratação e dispensa da mão de obra e na definição da duração da jornada de trabalho. Por outro lado, fazia com que a criação de Associações Benéficas funcionassem como mecanismos de segurança e estabilidade. A instabilidade do trabalho e a dependência dos chefes no arbitramento de tarefas e jornadas e as práticas ditas paternalistas há muito vinham sendo, no setor ferroviário, objeto de protestos.

O FERROVIÁRIO: ENTRE A FAMÍLIA E A CLASSE, ASSOCIAÇÕES E REIVINDICAÇÕES

Os percursos que levavam a formação de uma identidade de ser ferroviário, estimulados pela CPEF, também operaram na construção de uma percepção e consciência de classe.

Os sindicatos, enquanto associações exclusivamente operárias foram na Paulista, como de resto na sociedade brasileira daquele tempo, organizações perseguidas e não legitimadas pela empresa. Outras formas associativas foram construídas neste período a partir de iniciativas da empresa ou por ela estimuladas. Por um lado, faziam parte do processo que construía uma identidade ferroviária que, às vezes, aproximava-se de um pertencimento à classe trabalhadora em geral. Por outro lado, estas associações se constituíram como estratégia da empresa para a configuração de proximidades e compartilhamentos de interesse entre empresa e trabalhador, como forma de cooptação e procura de superar, negando, o conflito de classes.

Por iniciativa da empresa foram criados, em 1901, A Sociedade Benéfica que era encarregada dos serviços médicos e dentários e A *Escola de Aprendiz* que tinha a função de formar “técnica e moralmente” a futura mão de obra da empresa. As Cooperativas de Consumo, criadas em 1902, proporcionavam aos ferroviários gêneros alimentícios e objetos de uso pessoal com preços mais acessíveis; A *Associação Protetora das Famílias dos Empregados*, a partir de 1904, tinha a finalidade de fornecer às famílias dos sócios um pecúlio quando estes faleciam

ou se acidentavam e o *Fundo Especial de Pensões*, em 1910, era previsto para funcionar como um auxílio aos mais velhos ou acidentados que se encontravam em situação precária. A construção de casas para os trabalhadores foi uma atividade desenvolvida pela empresa desde a sua fundação (Segnini, 1982). Nos prontuários pesquisados temos que as casas construídas pela Paulista em Jundiaí foram ocupadas por ajustadores, ferreiros, trabalhadores, escriturários, caldeireiros. Nenhum destes cargos pertencia aos patamares funcionais mais qualificados da Paulista. Talvez por isso, esta região da cidade ocupada por estes ferroviários tenha sido identificada com ‘cortiço’.²⁶

Os funcionários criaram por iniciativa própria, em 1900, o Grêmio Recreativo localizado, hoje, na Rua Rangel Pestana em Jundiaí. Os sócios eram todos ferroviários, mudando esse quadro somente em 1945. Para os cargos de diretoria eram aceitos ferroviários ou ex – ferroviários. O Gabinete de Leitura Jundiaí Rui Barbosa foi criado em 1907 e reunia as Atas das Assembleias Gerais, as Atas de Reuniões das Diretorias e Estatutos da Sociedade, assim como assinava jornais e possuía um acervo de vários livros. O Paulista Futebol Clube constituiu-se em 1909. Participavam deste clube 100 sócios, todos ferroviários. A Banda Paulista criada em 1910 e o Tênis Clube Paulista (atual Clube Jundiaense), em 1930, completam essa lista de importantes marcos de uma vida cultural e social ligada à ferrovia Paulista.

Os ferroviários que participaram da criação do Grêmio Recreativo também constituíram o Gabinete de Leitura e o clube de futebol. Assim podemos ver o senhor Nicomedes Correa que participou da fundação do Grêmio e foi um dos primeiros jogadores do time da Paulista. Ele foi admitido na Paulista naquele mesmo ano de 1900 como aprendiz de fundidor. Trabalhou em Jundiaí até 1911 quando já era carpinteiro. Aposentou-se em 1950 como inspetor de carros e vagões, função exercida

26 O funcionário João Kroiss Júnior faz este comentário na qualidade de ex-ferroviário e membro do Grêmio da CPEF, uma daquelas muitas associações criadas no início do século e que acabaram por incorporar funcionários mais graduados e comprometidos com a empresa. Publicação do GRÊMIO RECREATIVO DOS EMPREGADOS DA CPEF. *Comemoração dos 94 anos*. Jundiaí, 1994.

em Campinas. Apresentava problemas na ficha funcional devido a recorrentes telefonemas de sua “senhora ilegítima” que acabavam por perturbar os andamentos dos trabalhos.²⁷ Seu colega Conrado Ofa, também brasileiro, era funcionário da empresa desde 1892, como telegrafista em Porto Ferreira. Foi transferido para Jundiaí também no ano de 1900, como contador, tendo permanecido nesta função, sem promoção ou alteração funcional, até 1925 quando se aposentou. Participou da primeira diretoria do Gabinete de Leitura e do Grêmio Recreativo.²⁸ O Grêmio foi dirigido desde sua fundação até 1928 pelo Major Gustavo Storch, ferroviário e chefe geral das oficinas cargo para o qual foi contratado em 1892 e no qual aposentou-se em 1928.²⁹ Storch era maçom da Loja “Amor e Concórdia” e, segundo depoimento de João Kroiss Júnior, ferroviário e filho de ferroviário, residente na Rua Rangel Pestana 72 (parte da área da cidade que crescia por causa da ferrovia e em direção às linhas da Paulista e Ituana), era

homem de pulso forte e de bom coração...quando alguém ia pedir-lhe emprego na Paulista, ele perguntava de cara se o sujeito tocava algum instrumento. Em caso afirmativo, contratava e mandava tocar na orquestra do Grêmio. Se jogasse futebol ia para o Paulista F.C...quando morria algum funcionário dava emprego para o filho mais velho da viúva.³⁰

27 Cp. 75.4-72, prontuário 1598, ficha 313. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

28 Cp. 75.4-166, prontuário 2915 ficha 929. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

29 Cp. 74.4-185, prontuário 3180, ficha 1219. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

30 GRÊMIO RECREATIVO DOS EMPREGADOS DA CPEF. *Comemoração dos 94 anos*. Jundiaí, 1994, p.17-18. As informações acerca das origens e sócios fundadores do Grêmio também foram retiradas desta edição comemorativa dos 94 anos de existência desta associação. O pai de João Kroiss Filho era austríaco e começou a trabalhar em Rio Claro, aos treze anos de idade, como aprendiz de torneiro, em 1896. Muda-se para Jundiaí já com família constituída e é promovido o torneiro em 1908. Aposenta-se como chefe em 1949. Seu filho, no depoimento acima registrado, diz que trabalhou com o pai na Paulista e no Grêmio. Aposentou-se em

Em 1903, foi constituído o primeiro time de futebol da cidade – *Jundiahy Foot Ball Club* formado por funcionários da Paulista. Extinguíu-se em 1908 devido à morte de seu fundador. Os ferroviários só conseguiram estabelecer-se como equipe regular, disputando torneios e numa lenta ascensão para a primeira divisão do esporte no estado de São Paulo, em 1909. Em 17 de maio daquele ano, no pátio de manobras da Paulista, ao lado da locomotiva 34, fundaram o time que teve como treinadores Frederico Fuller e José Coimbra Oliveira Filho. O senhor Fuller, filho de ferroviário da Paulista, descendente de austríacos, nasceu em 1885. Começou a trabalhar na Paulista em 1901 com 16 anos, como aprendiz de ajustador, numa carreira que pode ser vista como “padrão” na empresa. Quando indicado para técnico do time já tinha sido promovido a ajustador. Fez carreira nesta função onde se aposentou como contra-mestre em 1949, depois de 48 anos trabalhados na Paulista.³¹ O outro técnico era português, nascido em 1876 e começou a trabalhar na Paulista em 1897 com 21 anos. Era operário e foi admitido e exonerado muitas vezes, numa instabilidade característica desta função. Foi promovido a feitor em 1902, tendo nela se aposentado em 1930.³² Nicomedes Correa tinha como colegas de equipe Henrique West, os irmãos João, Dino e Tancredo Siqueira, Alberto Correa, Luchese Whit e Adão Gray. Este era funcionário dos mais qualificados da empresa. Escocês, nascido em 1868, começou a trabalhar na Paulista em 1888, como ajustador em Campinas. Em 1903 já era mestre das oficinas em Jundiaí sendo promovido, em 1920, a chefe da oficina. Aposentou-se em 1931, em seu registro funcional encontramos o único registro de funcionário que viajou para a Europa e Estados Unidos, com objetivo

1964. São pelo menos oito décadas em que a Paulista permanece como elemento estruturador desta família seja pelos salários seja pela sociabilidade. Cp. 75.4-66, prontuário 1401, ficha 277. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

31 Cp. 75.4-113, prontuário 1117, ficha 77. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

32 Cp. 75.4-114, prontuário 2169, ficha 1732. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

de rever familiares, por seis meses, tendo seu salário sido integralmente pago durante este período.³³

Em todas estas trajetórias podemos perceber características fundamentais do “ser ferroviário” sejam aquelas expressas em uma precoce iniciação no mundo do trabalho, em geral gratuita e dependente de favores de superiores; sejam aquelas que indicam a existência de carreiras funcionais percorridas por estes que são ferroviários exemplares; ou ainda a constituição de uma consciência de ofício que permeava a vida profissional e as sociabilidades. Vale a pena destacar que uma das atividades mais concorridas do Grêmio eram as caravanas vindas da cidade-irmã Rio Claro e dos pic-nics que a “família ferroviária” realizava em Carioba, próximo a Americana. Para estes eventos utilizavam-se dos carros (mais de 20) da composição ferroviária e contavam sempre com a animação musical da Banda da Paulista.

A identidade ferroviária, o sentimento de pertencimento a ‘uma família’, eram argumentos recorrentemente utilizados pelos funcionários quando necessitavam de aumentos, licenças ou ainda para pedir a contratação de parentes. Também lançavam mão deste vínculo com a empresa para distinguirem-se de outros colegas que não compartilhavam desta postura que funcionava sempre como uma “moeda de troca” nas estratégias de estabelecimento de relações funcionais. Lazaro Ângelo Silva explicita esta postura quando, dirigindo-se ao seu superior se desculpa

pelo trabalho que dá ao seu chefe de ler aquelas poucas linhas que tem como intenção mostrar à alguns colegas que:... Tudo tem importância, e que não digam que é bobo o empregado que se sacrifica para o interesse de uma empresa como esta. É de costume meu, dizer para estas pessoas que não devemos assim proceder, o bom serviço um dia aparece! Assim, como comigo tem acontecido...³⁴

33 Cp. 75.4-138, prontuário 2572, ficha 687. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

34 Lazaro Angelo da Silva, Cp. 75.4, caixa 71, ficha n. 2507. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

A existência de todas estas associações e práticas não impediu que se estruturassem movimentos coletivos de contestação e reivindicação que, em diversas ocasiões, resultaram em greves que paralisaram o funcionamento da Paulista. Em 1906 ocorreu um dos mais significativos movimentos grevistas. Os trabalhadores protestavam contra as demissões e sua arbitrariedade, pois ponderavam que elas desrespeitavam um critério de convivência patrão/empregado que julgavam essencial – qual seja, quanto mais tempo de serviço maior a estabilidade. Protestavam também contra a obrigatoriedade de pertencimento à Associação Protetora das Famílias dos Empregados e à Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista alegando que serviriam aos interesses dos chefes e significavam uma contribuição compulsória para todos os funcionários. É ainda importante lembrar que os prontuários funcionais pesquisados estavam organizados por funcionários da Paulista (Cp. 75.4; Cp. 75.2), Aposentados e Pensionistas (Cp. 75.3) e aqueles que tinham sido demitidos da empresa (Cp. 75.1). Para este último grupo praticamente não havia mais prontuários quando realizamos a pesquisa nos anos 1998/2000.

Na petição que o advogado dos grevistas encaminhou, em 24 de junho de 1906, com vistas a obter habeas-corpus para os trabalhadores presos, foram explicitados os motivos que levaram a deflagração da greve: as alterações nas condições de trabalho consideradas inaceitáveis pelos ferroviários. Ainda que longa, vale a pena transcrever os termos da petição:

1. O Chefe da Locomoção, Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, a quem já imputam antigas perseguições, dispensou, por semana um dia de serviço. Os operários alegam que, diminuídos os dias de serviço e diminuído o ganho, deviam trabalhar menos. Acusam, porém, o Chefe da Locomoção de inverter esta ordem natural. É que ele exige agora dos empregados mais trabalho em cinco dias do que em seis, quando era de seis dias o serviço por semana.

2. Foram demitidos da Companhia centenas de chefes de família. Ameaçados de demissão estão ainda outros muitos. As quantias extorquidas dos operários, contam eles em seu manifesto, “são esbanjadas em favoritismos de afilhados deste doutor, que estão estendendo seus tentáculos a toda Companhia Paulista, verdadeiros sanguessugas”.

3. Os empregados têm que fazer parte, obrigatoriamente, de uma sociedade beneficente, fundada pelo Chefe da Locomoção. Pagam mensalmente três mil réis, que são descontados de seus ordenados. A fundação desta sociedade teve por fim dar emprego a parentes e protegidos desse chefe. “Ainda mais as quantias arrecadadas são totalmente consumidas em ordenados fabulosos de médicos e farmacêuticos inábeis e desumanos, que pouco se importam com os enfermos”, transcuram-nos ou negam a visitá-las, receitando medicamentos baratos que nada fazem e que mais prejudicam que favorecem a cura.

4. Os chefes da estação de Jundiaí, abusando de seu cargo, vivem a ameaçar, injuriar, sem razão, os subalternos, a afrontar provocadoramente, com palavras aviltantes a Liga Operária.” Estes fatos vem ofender a nossa dignidade de operários honestos, que não se julgam escravos nem querem submeter-se às arbitrariedades dos superiores dispostos.³⁵

A greve acabou em 29 de maio. Reunidos no Largo da Matriz em Jundiaí, junto ao coreto, os ferroviários iam sair em caminhada pelas ruas da cidade. As forças policiais presentes iniciaram um confronto com os grevistas que resultou na morte de três homens: dois operários e um soldado.

Neste transbordar para as cidades, onde a greve e a morte foram momentos trágicos de uma relação de exploração cotidiana, podemos reconhecer os mecanismos analisados na constituição dos trabalhadores ferroviários da Companhia Paulista. A especificidade do ser ferroviário, e sobretudo ser trabalhador da Paulista, está permeada pela formação de uma classe trabalhadora em um país recém saído da escravidão e marcado pelas injunções de práticas privadas em dimensões públicas.

35 Transcrito do *Jornal do Comércio* (São Paulo), 24 maio 1906, apud SEGNINI, 1982, p.48.

AGRADECIMENTOS

A autora agradece à FAPESP e ao CNPq, que viabilizaram a realização da pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSIS, Olavo Amadeu de. *O Ferroviário, nos trilhos, na saudade*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1985.
- BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no Século XX*. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 1981.
- CANOVAS, Marília Dalva Klaumann. *Imigrantes espanhóis na paulicéia: trabalhadores e sociabilidade urbana (1890-1920)*. São Paulo: Edusp, 2007.
- CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de Mãe Preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- HALPERN, Mirian. *Política portuguesa de emigração, 1850 a 1930*. Bauru: EDUSC, 2002.
- KLEIN, Herbert. *A imigração espanhola no Brasil*. São Paulo: Ed. Sumaré, 1994.
- LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.
- LANNA, Ana Lucia Duarte. O Bexiga e os italianos em São Paulo. In: LANNA, Ana Lucia Duarte; PEIXOTO, Fernanda Arêas; LIRA, José Tavares Correia de; SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (orgs.). *São Paulo os estrangeiros e a construção das cidades*. São Paulo: Alameda, 2011. p.117-130.
- LANNA, Ana Lucia Duarte. *Santos uma cidade na transição*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- LEITE, Dulce Pompeo de Camargo. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: UNICAMP, 1986.
- MATTOON, Jr. R. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1869-1900*. A local railway enterprise in Sao Paulo, Brazil. Tese (Doutorado em História) - Yale University. New York, 1971.

- OLIVEIRA FILHO, José Silva. *Como o Paulista footbaal club surge entre os ferroviários*. Trabalho Final (Graduação) - Faculdade Padre Anchieta. Jundiaí, 1993.
- PEREZ, Wilma. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1976.
- RIBEILL, Georges. *Le personnel des compagnies des chemins de fer*. Matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions. Des origines à 1914. Paris: Mission de la recherche A.T.P., 1980.
- RIBEILL, Georges. *Les cheminots*. Paris: La Découverte, 1984.
- RIBEILL, Georges. *PLM-City, Migennes histoire d'une ville née du rail*. Dixmon: Chez l'auteur, 1999.
- SEGNINI, Liliana. *Ferrovias e ferroviários*. São Paulo: Cortez, 1982.
- SOUZA, Robério. Quer nos colocar a forma de escravos humilhados. Relações de trabalho e mobilizações grevistas na Bahia, 1909. *História Social*, n. 14/15, p.61-81, 2008.
- TELLES, Pedro da Silva. *História da engenharia no Brasil, séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- TRENTO, Angelo. *Do outro lado do Atlântico*. Um século de imigração italiana no Brasil. São Paulo: Nobel, 1989.