

---

## ***Elite operária ou trabalhadores em luta?*** ***Experiências ferroviárias na cidade de Ponta Grossa –*** ***PR (1950-1970)\****

---

***Rosângela Maria Silva Petuba***

**Resumo:** Este texto discute a construção de memória que designa os trabalhadores ferroviários, mais especificamente, os ponta-grossenses, como uma elite operária. A pesquisa dialoga com a experiência desses trabalhadores e de suas famílias, através do trabalho com narrativas orais, que trazem a possibilidade de confrontar essa imagem de classe privilegiada com as condições de vida e trabalho vivenciadas ao longo da carreira na Rede Ferroviária de Ponta Grossa.

**Palavras-chave:** Ferroviários; Experiências; Elite operária.

**Abstract:** this paper discusses the construction of memory means that the railway workers and more specifically the ponta-grossenses, working as an elite. The research dialogue with the experience of these workers and their families, by working with oral narratives that bring the possibility to confront the image of the privileged class living and working conditions experienced throughout his career in the Railways in Ponta Grossa.

**Keywords:** Railway workers; Experiences; Elite workers.

### ***INTRODUÇÃO***

Em 1893, a cidade de Ponta Grossa, situada na região dos Campos Gerais, centro-sul do estado do Paraná, tornou-se terminal da Estrada de Ferro do Paraná, ligando-se diretamente à capital do estado e ao litoral paranaense (porto de Paranaguá). Em 1896, ocorreu a instalação da Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande. Na década de 1940, tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam funcionando aquém da sua capacidade, o Governo da União, através de decreto, encampou-as, transformando-as numa única rede, na condição de autarquias – era a RVPSC<sup>1</sup> (Rede Viação Paraná - Santa Catarina),

---

\* Este texto fundamenta-se no último capítulo da tese de doutorado em História, intitulada *Na Trama dos Trilhos: Cidade, Ferrovia e Trabalho* (Ponta Grossa - PR, 1955-1997), defendida no PPGHIS-UFSC em 2010.

<sup>1</sup> A Rede de Viação Paraná - Santa Catarina (RVPSC) foi constituída pela fusão de quatro estradas de ferro autônomas: a Companhia São Paulo - Rio Grande, a Estrada de Ferro Paraná, a Estrada de Ferro do Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo - Paraná. Essas estradas foram paulatinamente desapropriadas pelo Governo Federal. Em 1902, foi desapropriada a Estrada de Ferro do Paraná, que ligava os portos do Paraná à capital e entroncava-se com a Companhia de Estradas de Ferro São Paulo - Rio Grande, em Ponta Grossa. A Companhia São Paulo - Rio Grande era o tronco que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul; ia de Itararé (SP) até Marcelino Ramos (RS). A desapropriação dessa estrada foi muito trabalhosa, estendendo-se as negociações por vários anos, pois a maioria de acionistas era composta por cidadãos franceses. Em 1954, o Brasil constituiu, no Banco da França, um fundo para liquidar títulos que fossem apresentados. Em 1944, o governo desapropriou a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, pertencente, de início, a súditos ingleses, e depois, a um grupo paulista.

que em 1962, passou a compor a Rede Ferroviária Federal, criada em 1957.



**Figura 1:** Mapa da RVPSC.

**Fonte:** *Revista Ferroviária*, [1965?], p. 157.

Por Ponta Grossa, passavam todos os trens que cruzavam o Paraná e seguiam em direção aos outros estados da região Sul e também da região Sudeste do Brasil. Em consequência, a importância da cidade se fortaleceu no cenário regional. Por situar-se na parte intermediária do percurso entre São Paulo e Rio Grande do Sul, Ponta Grossa foi escolhida para a implantação da infraestrutura que atendia às demandas de funcionamento da Companhia: pátios para manobras e armazenamento de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de cargas e passageiros, depósitos de vagões e locomotivas e cargas, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas profissionais, hospitais, armazéns e vilas.

Nesse contexto, a presença dos trabalhadores ferroviários e de suas organizações tornou-se parte inconfundível da história da cidade. Talvez por isso, na maior parte das abordagens elaboradas sobre a importância da ferrovia em Ponta Grossa, esteja o

surgimento de uma classe ferroviária muito importante na conformação econômica e política da cidade, uma vez que, ligadas à ferrovia, surgiram várias instituições e sujeitos importantes no cenário social local. Observamos em quase todas as fontes pesquisadas (jornais, revistas, documentos diversos e narrativas orais produzidas para a pesquisa) representações que associam os ferroviários a uma classe de trabalhadores, de fato, privilegiados na cidade, tanto econômica quanto politicamente, no sentido de guardarem uma capacidade de articulação e de organização política diferenciada das demais categorias. Os trabalhadores ferroviários são apontados, principalmente entre as décadas de 1920 a 1970, como uma elite operária. Nesse sentido, a principal intenção deste artigo é refletir de forma mais apurada sobre essa construção de memória que designa os trabalhadores ferroviários, e mais especificamente, os ponta-grossenses, como uma elite operária.

### UMA ELITE OPERÁRIA?

Segundo Chaves<sup>2</sup>, os ferroviários destacaram-se em Ponta Grossa nas décadas de 1910, 1920 e 1930 não só por sua expressão numérica, mas, principalmente, por sua organização e participação em alguns acontecimentos registrados na cidade. Nessas décadas, os ferroviários ponta-grossenses participaram das greves gerais de 1917 e 1920.

Sobre a greve de 1917 na cidade, o autor escreve que o seu início encontra-se registrado na ata da Sociedade Operária Beneficente, datada de 20 de julho de 1917. O documento indica que 148 operários da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande declaravam-se paralisados, iniciando, então, a greve. Os motivos imediatos alegados para essa deflagração foram os salários e os maus tratos dispensados aos trabalhadores da ferrovia pelo chefe dos operários, Evaldo Kruger. O pesquisador enfatiza a importância da classe ferroviária na condução da greve:

É possível perceber, por exemplo, que a categoria que lidera o movimento é a dos ferroviários, *a mais numerosa e organizada da cidade*. [...] Some-se também o fato dos empregados da ferrovia estarem em contato direto com os ferroviários de outros centros, o que facilitava a articulação do movimento.<sup>3</sup>

O diálogo com as fontes apontou que a imagem da classe ferroviária como “elite operária” sobrevive quase intacta na memória da cidade e das demais categorias de trabalhadores ponta-grossenses. Numa *Edição Comemorativa dos 180 anos de Ponta Grossa*, editada em 2003, nos deparamos com o um artigo intitulado *Metalúrgicos formam nova elite operária*, no qual se lê: “De acordo com o gerente da Secretaria de Estado de Emprego e Relações de trabalho, os metalúrgicos representam hoje o que os operários da ferrovia significavam para Ponta Grossa no passado.”<sup>4</sup>

<sup>2</sup> CHAVES, N. B. *Do Centro Comercio e Industria ao Selo Social*. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006

<sup>3</sup> *Idem*, p. 71 (grifos meus).

<sup>4</sup> METALÚRGICOS formam nova elite operária. *Jornal Diário dos Campos*. (Suplemento Especial – Ponta Grossa 180 anos.) Ponta grossa, set. /2003. p. 10.

Por sua vez, os trabalhadores ferroviários ponta-grossenses e suas famílias também guardam suas próprias visões sobre o viver, o morar e o trabalhar na cidade e na ferrovia durante o período estudado. Dialogar com essas experiências ajudou a problematizar a maneira pela qual o ser ferroviário constituiu-se em um modo de vida, uma prática social na qual visões, projetos e significados diferentes dos comumente apontados pela memória e pela história da ferrovia na cidade se articularam. Essas diversas vivências, que se constituem em muitas outras memórias e histórias sobre o ser ferroviário em Ponta Grossa, ajudaram a redimensionar os sentidos atribuídos à expressão “elite operária”. Tal redimensionamento foi possível porque entendemos a memória como um processo ativo de criação de significados. Assim, segundo Khoury, “O desafio [...] estaria no fato de encararmos a memória não só como um depositário de informações – um lugar onde se recorda a história – mas de a encararmos como um fato da história, história ‘como sinal de luta’, processo em andamento [...]”.<sup>5</sup>

Na compreensão dos processos sociais de construção de memórias está presente a tarefa de produzir um inventário das diferenças e perceber as tendências da dinâmica social, bem como vislumbrar a relação intrínseca entre história e memória, que interagem nas problemáticas sociais sobre as quais nos debruçamos. Nesse sentido, o desafio era para além de perceber o que as fontes contavam sobre a cidade ou a ferrovia, perscrutar como os sentidos do passado haviam sido construídos, postos em circulação, sido disputados e ganhado visibilidade nos vários registros estudados.

### **VIVER E TRABALHAR COMO FERROVIÁRIO: OUTRAS MEMÓRIAS E HISTÓRIAS...**

Monastirsky<sup>6</sup> afirma que alguns benefícios trabalhistas caracterizavam a Rede Ferroviária como a melhor opção de emprego na época e, guardadas as devidas proporções, trabalhar na Rede entre 1930 e 1970 equivalia, mais ou menos, a trabalhar no Banco do Brasil e na Petrobrás entre 1970 e 1980. Essa visão é reforçada em alguns depoimentos:

*E como era a vida de vocês naquela época?*

Ih... a gente era assim que nem funcionário do Banco do Brasil, mas uma época né, porque conforme o governo o povo “pererecava”, né? Mas a gente tinha uma vida boa.<sup>7</sup>

Em nosso estudo, as entrevistas demonstraram que, até certo ponto, os próprios ferroviários tendem a compartilhar dessa imagem, todavia, eles a articulam com uma capacidade de mobilização política baseada não só no número expressivo de ferroviários na cidade, mas na leitura e na intervenção sobre questões importantes no cotidiano ponta-

<sup>5</sup> KHOURY, Y. A. Muitas memórias, outras história: cultura e sujeito na história. In: FENELON, D. R, MACIEL L.A, KHOURY Y.A, ALMEIDA, P. R. (orgs.). *Muitas Histórias, Outras Memórias*. São Paulo: Olho D’Água, 2004, p. 116-148.

<sup>6</sup> MONASTIRSKY, L. *Cidade e Ferrovia: A mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa*. Dissertação (Mestrado), UFSC, Florianópolis, 1997.

<sup>7</sup> BORTOLI, Maria de Lourdes Dropa de. Entrevista concedida em Junho de 2004

grossense:

*Tem gente que fala, tem muitos estudos assim que a gente lê que diz que os ferroviários eram uma elite, uma elite entre os trabalhadores, que os ferroviários eram mais organizados politicamente, que os ferroviários eram mais combativos... Isso era uma verdade, a gente sentia isso aí pelo seguinte [...] porque quando nós, quando tinha uma política assim na cidade, vamos supor pra prefeito, então os ferroviários sabiam, iam em cima daquele que eles sabiam que procurava fazer [...] E o que eles (os candidatos) tinham a ver com os ferroviários? Eles não tinha nada a ver com nós. Mas nós procurava votar naquelas pessoas que a gente sabia que ia fazer alguma coisa. [...]. Mas espera aí, os candidatos quando eles se candidatavam, eles iam procurar os ferroviários, eles iam nas casas, nas assembleias, iam fazer campanhas junto com os ferroviários nas oficinas? Não. Não. Os ferroviários se uniam e nós próprios escolhia eles. Porque a família do ferroviário geralmente era o ferroviário, a mulher do ferroviário e os filhos do ferroviário, então se o pai fosse votar pro fulano, a mulher ia e os filhos também iam. Então nós se organizava assim dessa forma, nós se unia entre nós ferroviário e qual é o candidato que é melhor? É o fulano, então, é nesse que nós vai. E como vocês sabiam qual era o melhor? Quais os critérios? Porque a gente sabia, já tinha assim uma noção de como funcionava a cidade e aquela coisa toda, né?<sup>8</sup>*

À força expressiva do número de ferroviários se unia uma capacidade de organização de defesa dos interesses da categoria, e o mais interessante é perceber que, ao ser questionado sobre o fato de os ferroviários serem uma elite, o Sr. Christiano não se remeteu às condições de trabalho internas ou específicas à ferrovia, mas às disputas políticas na cidade: “porque a gente já sabia como funcionava a cidade”.

Essa imbricação entre uma identidade política enquanto classe ferroviária, que se organizava e escolhia “aquele que procurava fazer”, reforça nossa convicção de que a cidade e a ferrovia não eram para esses trabalhadores espaços rigidamente separados ou distintos, mas partes integrantes de um mesmo modo de vida, no qual os locais de trabalho, de moradia, de lazer, de fé, de consumo, entre outros, não eram estanques e não podem ser hierarquizados se quisermos de fato compreender melhor como se constitui, se fortalece, se desagrega ou se rearticula a cultura dos trabalhadores urbanos.

Nessas representações, o salário acima da média, a estabilidade, a inserção numa carreira, a organização de várias instituições de reconhecida importância, aliados à participação em diversos acontecimentos políticos registrados na cidade, configurariam os trabalhadores ferroviários naquilo que foi debatido na história do operariado como uma elite ou aristocracia operária. A expressão “aristocracia do trabalho”, segundo Hobsbawm<sup>9</sup>, parece ter sido usada desde o meio do século XIX, na Inglaterra, para descrever certa camada superior distinta da classe trabalhadora, mais bem paga, mais bem tratada e, geralmente, considerada mais respeitável e politicamente mais moderada do que o resto do proletariado.

<sup>8</sup> WALTER, Christiano Matheus. Entrevista concedida em 2009.

<sup>9</sup> HOBBSAWM. E. J. *Mundos do Trabalho: Novos Estudos sobre História Operária*. 3ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. Coleção Oficinas da História.

Todavia, a utilização deste conceito para dialogar com a imagem de “elite” atribuída aos ferroviários ponta-grossenses requer alguns cuidados. Primeiro, porque a expressão foi utilizada para caracterizar um segmento específico de trabalhadores ingleses em meados do século XIX. Segundo, e principalmente, porque como poderemos observar, ainda que os elementos acima apontados por Hobsbawm de certa forma correspondam às imagens de melhores salários, condições de vida, seguridade social e estabilidade atribuída aos ferroviários e suas famílias, na comparação com outros segmentos de trabalhadores da época, os depoimentos permitem redimensionar essas questões. Por último, no que tange à moderação política, é preciso salientar que, em nosso caso, a qualificação “elite” foi incorporada à definição dos ferroviários justamente por sua reconhecida capacidade de mobilização e de atuação na história da cidade. Ao contrário do caso inglês, seria justamente a capacidade de resistência, contestação e radicalização que, em Ponta Grossa, teria caracterizado os ferroviários como uma “elite” entre os demais trabalhadores.

Podemos questionar se, ao tratar os ferroviários como uma elite, não se fez uma homogeneização da categoria que desconsiderou a diversidade dos postos, das funções e das próprias vivências enquanto ferroviários, como aponta o Sr. Epaminondas, ao lembrar sua carreira na ferrovia e o convívio com essa diversidade como parte da experiência profissional:

Nesse período que eu ali estive, durante esses trinta e cinco anos, eu convivi com todos os níveis da carreira de ferroviário. Me deu a chance de conviver com várias opiniões dentro dos ferroviários, das mais variadas classes, porque ali tinha, além dos ferroviários, alguns analfabetos ainda, outros semianalfabetos, outros alfabetizados, com escolaridade avançada, outros técnicos, engenheiros, outros, assim, de grande desenvoltura, digamos assim, no campo social da cidade, eles participavam de maçonaria, de religiões, de clubes de serviço, de Rotary, Lyons.<sup>10</sup>

Essa multiplicidade de postos, ofícios e funções dentro da Rede Ferroviária colocada pelo Sr. Epaminondas Barros torna complicado taxar essa classe de trabalhadores como “elite”. Havia muitas desigualdades de ganhos, formação, formas de ingresso na profissão, condições de trabalho, e o termo tende a uniformizar diferenças que tanto podiam se expressar no cotidiano de trabalho quanto em ocasiões mais específicas, como por exemplo, durante a greve ocorrida em 1964, quando todos os ferroviários pararam e os maquinistas não. O Sr. Amauri Macanha demonstra em sua fala que essas posturas podiam inclusive exprimir o acúmulo de tensões e divergências mais rotineiras:

Como tinha muita gente, sempre tinha uma encenquinha entre colegas, porque era muita gente, então, sempre tinha ali na tração, por exemplo, os maquinistas e o tráfego que era nós, né? Nós formávamos os trens e eles conduziam, então, sempre teve aquela rixa, um queria ser melhor que o outro.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> BARROS, Epaminondas. Xavier de. Entrevista concedida em 2004.

<sup>11</sup> MACANHA, Amauri. Entrevista concedida em novembro de 2004.

Por outro lado, a distinção expressa na narrativa do Sr. Epaminondas, entre ferroviários analfabetos, semianalfabetos, alfabetizados e os com escolaridade avançada e grande desenvoltura no campo social da cidade não é fortuita. Ela remete a uma diferenciação interna de lugares, opiniões e posturas que tiveram repercussões no cotidiano e nas lutas vivenciadas pela categoria, ao longo das décadas em estudo. O grau de escolaridade influenciava diretamente na natureza das funções exercidas, levando a uma associação, entre os próprios ferroviários, dos primeiros degraus da carreira ao serviço bruto, pesado e perigoso, realizado quase sempre por pessoas analfabetas ou com pouca instrução:

Nos primeiros degraus da classe ferroviária, ganhavam muito pouco e eram assim, tinha os combustiveiros, que eram assim os que carregavam a lenha e amontoavam no pátio, esses eram analfabetos todos.

*Mais o trabalho pesado...*

Trabalho pesado, trabalho braçal mesmo, aí, tinha os guarda-freio, que eram aqueles que viajavam em cima dos carros do trem com chuva, com vento, com frio; eles tinham as capas e viajavam caminhando em cima do trem, muitos morriam, caíam.

*Muito perigoso né?*

Perigosíssimo, e eles então é que freavam ou soltavam os freios dos vagões, e muito deles caíam e morriam, mas a grande maioria vencia, e depois eles tinham a promoção, à medida que eles iam aprendendo.<sup>12</sup>

Para discutir essa representação de uma elite ferroviária, podemos igualmente nos debruçar sobre temas como níveis salariais, condições de trabalho, disciplinarização e os conflitos internos na RVPSC. Como muitas imagens que permeiam a memória e a história sobre a ferrovia e os ferroviários em Ponta Grossa, a pressuposição de condições privilegiadas de trabalho, nos mais diversos aspectos, ajudaram a compor variado feixe de representações sobre a carreira ferroviária:

A estabilidade, a política de ascensão de níveis, a moradia de boa qualidade organizada em vilas operárias, a regularidade do pagamento mensal e um poder de compra acima da média salarial determinavam a boa relação do ferroviário com a cidade e a empresa.<sup>13</sup>

As entrevistas dos ferroviários não contradizem totalmente essas afirmações sobre os ganhos salariais e outros benefícios da carreira. Contudo, também aqui, aparecem opiniões divergentes. Para alguns, o salário era bom, melhor que em outros lugares, como assegura o Sr. Airton:

É, compensava porque todo ano, nos tínhamos aumento, né? Não era muito bom, mas era mais ou menos, pois a Rede toda a vida pagou bem. A Rede toda a vida sempre pagava mais que os particular, nos tínhamos auxílio, tínhamos hospital, tinha a Cooperativa que fornecia. Às vezes, o caboclo recebia pagamento e vinha só uns quebradinhos, uma sobrinha, a Cooperativa lançava tudo, gastavam tudo na Cooperativa [...], mas nós toda vida ganhamos bem. É verdade, fizemos greve pra

<sup>12</sup> BARROS, Epaminondas. Xavier de. Entrevista concedida em 2004.

<sup>13</sup> MONASTIRSKY, L. *Cidade e Ferrovia: A mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa*. Florianópolis, 1997. Dissertação de Mestrado, UFSC, p. 52. (grifo meu)

ganhar mais. Mas toda a vida, nós ganhamos bem, o ferroviário sempre ganhou bem, sempre foi bem de vida<sup>14</sup>

O Sr. Hítalo Batista Gomes, entrevistado em 2004, aos 71 anos de idade, ingressara na Rede em 1960 e lá trabalhou como mecânico durante 30 anos, mas já exercia essa profissão anteriormente. Antes de passar no concurso da Rede Ferroviária, trabalhava num posto de gasolina e, ao ser indagado sobre sua opção pelo trabalho na ferrovia, apresentou uma leitura na qual destacou a precariedade dos ganhos em relação ao exercício da mesma função fora da Rede:

E o que levou o senhor a fazer o concurso na Rede? O salário era melhor? Bom, o salário quando eu saí (da iniciativa privada), eu saí perdendo bastante né? Porque você veja, eu tinha o salário de dois mil dois mil e trezentos réis e tinha a casa anexa ao posto. Uma casa boa, tinha água, luz e o Senai me trazia o alimento de gasto do mês. Então, se fosse fechar num ganho bruto do posto, eu taria ganhando mais 50% acima do salário, né? Quando eu fiz o concurso na Rede, fui chamado para fazer o exame médico, o meu salário caiu [...] daí, foi uma queda que Deus nos livre, porque a gente tava com um padrão de vida um pouco mais elevado, né? Mas tinha que fazer um esforço, porque era um emprego federal, eles tavam precisando e por sua vez, eu teria um emprego garantido.<sup>15</sup>

Como vemos, o fator decisivo para o ingresso na Rede não foi a existência de um alto salário, mas a opção por um emprego federal, com “garantia” de estabilidade. Além disso, o Sr. Hítalo enunciou que a melhoria salarial foi conquistada gradativamente, num processo de muitas lutas:

Seu Hítalo, eu gostaria que o senhor falasse um pouquinho para mim sobre os funcionários que não estavam contentes com os salários, o que eles faziam? Fazia alguma reivindicação, alguma greve? Qual atitude que eles tomavam? Bom, isso aconteceu e aconteceu e acontece em qualquer tipo de empresa, né? Você sabe que nesse nosso Brasil, nosso governo, ele sabe desses problemas. Os professores estão reivindicando há dez anos, até bateram nos professores, né? No meio ferroviário, aconteceu a mesma coisa, porque nós não tinha crédito pra uma caixa de fósforo no começo, porque o salário já tinha passado pra três mil e nós tava com dois conto e trezentos, então, qualquer mecânico tava ganhando acima do que nós estava ganhado, daí foi aquela primeira greve nossa, e eles deram a aumento de dois mil conto com abono, né? E mesmo assim, ainda não tava equivalendo ao que as empresa já tavam pagando.<sup>16</sup>

Portanto, tratar a questão salarial, ou seja, a existência de salários acima da média como um indício de privilégio para os ferroviários, traz ambiguidades e requer relativizações. Basta lembrar que vários estudos já apontaram que, entre as principais motivações das greves realizadas pelos ferroviários desde o início do século XX, a questão salarial sempre foi

<sup>14</sup> REIS, Airton Dionísio dos. Entrevista concedida em nov. de 2004.

<sup>15</sup> GOMES, Hítalo. Batista. Entrevista concedida em 2004

<sup>16</sup> *Idem*.



apontada como uma das principais reivindicações da categoria<sup>17</sup> Seguindo a trilha que nos permite problematizar o rótulo de elite operária atribuído aos ferroviários, podemos ainda refletir sobre relações de trabalho internas da RVPSC, principalmente as questões envolvendo o processo de disciplinarização<sup>18</sup> requerido no ambiente de trabalho que, por sua vez, acabava desdobrando-se em uma série de outras situações, tais como a aplicação de punições, faltas ao serviço, conflitos com a chefia, em suma, uma diversidade de posturas, escolhas e estratégias elaboradas tanto pelos trabalhadores quanto pela direção da empresa nesse convívio diário.

O longo e conflituoso processo de conformação do ferroviário à imagem de trabalhador ideal, obediente e disciplinado, exigido pelas “novas configurações” de ritmo e de organização do trabalho das empresas ferroviárias, bem como a intensa trajetória de formas de resistência, individuais e/ou coletivas, forjadas pelos trabalhadores a essas práticas, já foram tema de diversos estudos.<sup>19</sup>

Mesmo tratando de locais, empresas e períodos diferenciados, que se estendem da implantação das primeiras empresas ferroviárias no final do século XIX até períodos mais recentes, boa parte dos trabalhos aponta a necessidade de as empresas ferroviárias adaptarem os trabalhadores às novas exigências do trabalho, que tinha como pressuposto básico a disciplina. Na RVPSC essa realidade não foi muito diferente; observemos o artigo sobre normas disciplinares, publicado em 1955 na *Revista Correio dos Ferroviários*, produzida e distribuída pela direção da empresa:

A disciplina, como elemento indispensável ao progresso humano, é necessário que se faça sentir em todas as nossas atividades, dentro e fora da nossa vida particular, na oficina, no escritório, no campo, na sociedade, etc. Em nosso meio, felizmente a disciplina vem sendo mantida, não à custa de castigos, como muita gente supõe [...] Disciplina, Obediência à palavra de cima. Respeito hierárquico. Afabilidade no tratamento geral. Trabalhe firme e honesto. Satisfação para quem dá ordens e alegria para quem as cumpre.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> Para exemplificar apenas o caso dos ferroviários do Paraná, somente no período de 1892 a 1930, Monteiro elencou 12 greves; entre elas, 07 tinham como pauta principal o aumento salarial. Em 1934, ocorreu a maior greve de que se tem notícia no Paraná: mais de 7000 ferroviários da RVPSC paralisaram suas atividades, tendo como principal reivindicação o aumento salarial. Em 1946 e 1960, novamente os trabalhadores da Estrada de Ferro pararam suas atividades. Na primeira, reivindicando melhores salários e condições de trabalho e, na segunda, em luta pela paridade de vencimentos entre civis e militares. Para mais informações, os processos grevistas dos ferroviários da RVPSC, sugiro leitura de BORBA, A. *7.000 ferroviários em greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941; MONTEIRO, C. *Ferrovários em Greve: Relações de Dominação e Resistência na RVPSC*. *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, vol. 12, n.1, p. 09-24, 2001.

<sup>18</sup> Compartilhamos aqui a postura de CALVO. C. R. *Trabalho e Trabalhadores: A Experiência de ser Ferroviário na Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1890-1925)*. *História e Perspectivas*, Uberlândia, n. 25-26, Jul./Dez. 2002, p. 266, nota n.05, que trabalha a categoria *disciplinarização*, interpretada como expressão das relações de embate entre empresários e trabalhadores, e não como mecanismo de poder criado externamente às tensões entre dominação e resistência.

<sup>19</sup> Entre outros: CALVO, *op. cit.*; HARRES, M. M. *Ferrovários: disciplinarização e trabalho na VFRGS (1920-1942)*. Dissertação (Mestrado em História), UFRGS. Porto Alegre, 1992. ; SEGNINI, L R. P. *Ferrovias e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982.

<sup>20</sup> WAMBIER, Daily Luiz. Normas Disciplinares. *Correio dos Ferroviários*. RVPSC. Ano 10, n. 2. fev./1943, p. 03.

Para Calvo<sup>21</sup> as práticas e os instrumentos forjados na relação entre empresários e trabalhadores procuravam garantir o trabalho e, ao mesmo tempo, estabelecer novos e diferentes modos de se fazer a relação trabalhadores/trabalho ferroviário. Esse universo de relações era permeado por disputas cotidianas. Para os empresários, o trabalho ferroviário e a função da ferrovia representavam uma nova estratégia para acumulação de capitais. Já para os trabalhadores, eles possuíam significados diferentes, relacionados às suas experiências, às necessidades expressivas do seu modo de vida que, muitas vezes, entravam em conflito com as exigências impostas pelo próprio processo de trabalho na ferrovia.

Assim, forjar a figura do trabalhador disciplinado implicava na necessidade de demover suas experiências, criar novos valores que estivessem relacionados ao ritmo do trabalho ferroviário.

Nessa perspectiva, das tentativas de disciplinarização dos trabalhadores emergiam expressões de tensões constituídas nessas relações, sendo evidências das disputas que se davam em torno da adaptação às novas exigências do trabalho, como por exemplo, assiduidade, o respeito aos superiores, o cumprimento das escalas de horário, entre outros.<sup>22</sup>

Em nosso estudo, as evidências sobre esse processo surgem nos relatos dos ferroviários quando indagados sobre o cotidiano das relações de trabalho na Rede. A questão da disciplina aparece entremeada a diversos momentos dessa convivência:

A disciplina naquele tempo era rigorosa, o chefe tinha autoridade igual delegado de polícia, hoje em dia, o pessoal não respeita nem o delegado, naquele tempo, o pessoal respeitava, o delegado era respeitado, o chefe de estação era respeitado, então havia respeito. Qualquer dos erros, eles puniam, o chefe e os engenheiros puniam. Uma vez eu erre, e fui advertido, noutra vez, eu fui suspenso, então, eles não admitiam erros. Para mandar embora, naquele tempo, não toleravam. Roubou, o empregado era demitido, acidente de trem bem grande, era demitido.<sup>23</sup>

Veja bem, faltava a serviço, errava qualquer coisa que fosse contra, desse prejuízo pra empresa, eles faziam sindicância, davam punição lá pro pessoal, suspensão um dia, dois dias, conforme a gravidade do acidente também, né? [...] Tinha que ser bom funcionário, porque, você veja, a gente tinha um prêmio, 10 anos sem chamar a atenção, sem punição, a gente tinha um premio de 06 meses, licença prêmio.<sup>24</sup>

A convivência conflituosa com as chefias, a punição dos erros com suspensões, sindicâncias e até demissões, bem como o preenchimento de “formulários”, com avaliações detalhadas sobre a postura do funcionário, faziam parte de uma relação na qual o confronto entre as necessidades de normatização e as estratégias de resistência a elas parecem ter sido *constantes*:

Veja bem, como era uma empresa como a rede ferroviária que tinha,

<sup>21</sup> CALVO, *op. cit.*, p. 261-291.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 261.

<sup>23</sup> RUTKA, João. Entrevista concedida em 2005.

<sup>24</sup> MACANHA, Amauri. Entrevista concedida em novembro de 2004.

teve época que teve 65 mil funcionários, sempre tem os bons, os mais ou menos, a maioria, era gente boa. Eles exigiam lá que não perdesse escala, que não tivesse atraso, que não causasse risco pra empresa.<sup>25</sup>

Muitos não gostavam do serviço, porque era um serviço que era muito sujo da graxa e ele não se adaptava [...] Às vezes, respondiam ao chefe, e resmungava do serviço, né? Agora, eles tentavam endireitar os funcionários, mas às vezes, não dava certo. Eles chamavam a atenção, ia para o chefe, daí conforme, eles até suspendiam, ou eles mandavam embora; depois que passou para a CLT, daí, ficou mais rígido. Porque aí, foi outra lei.<sup>26</sup>

De acordo com Silgre<sup>27</sup> os formulários citados pelos trabalhadores na Rede de Viação Paraná - Santa Catarina eram intitulados *Boletins de Merecimento* e continham vinte e cinco perguntas, que o chefe de seção deveria responder semestralmente. Segundo a pesquisadora, nesses relatórios, era possível perceber os pontos passíveis de controle por parte da empresa: se o trabalhador estava atento ao trabalho, tinha boa vontade de trabalhar, cooperava com os colegas e com o chefe, se era satisfatória a quantidade de trabalho desenvolvida durante o dia e, ainda, se o ferroviário era atencioso e cortês. No final desse questionário, realizava-se a somatória dos pontos. Havia um campo destinado às *Condições Fundamentais*, no qual eram debitados os pontos negativos quanto a assiduidade, advertências, repreensão, suspensão e, por fim, destituição de função. Após tal somatória, aplicavam-se as penalidades previstas: “Aplicar ao trabalhador de Linha nível 3, matrícula nº 23972, João da Silva Poza, a pena de suspensão por 10 (dez) dias, por ter o mesmo se ausentado do serviço sem prévia autorização do seu feitor.”<sup>28</sup>

Todavia, dessas narrativas sobre os conflitos internos na RVPSC, também emergem lembranças das redes de solidariedade forjadas como forma de se contrapor ao lastro disciplinar da empresa. Temos certa visão disso quando são retomadas nas falas as estratégias criadas entre os trabalhadores para esconder faltas ocasionadas pelo alcoolismo dos colegas. Os relatos sobre o problema apareceram em diversos depoimentos, dando a entender que era recorrente no meio ferroviário e afetava tanto o cotidiano familiar quanto o de trabalho.

Vimos acima a punição aplicada ao trabalhador João da Silva Poza, por ter se ausentado do serviço sem prévia autorização. Sua viúva, Tereza de Jesus Poza, foi entrevistada em 2004, aos 70 anos de idade, e seu depoimento está quase todo centrado no alcoolismo do marido e de todos os problemas vividos dentro e fora da ferrovia por causa disso:

*A senhora sabe em que época o seu marido trabalhou na Ferrovia?*

Foi em 1955 porque ele trabalhou 25 anos na Rede, entrou com 25 anos e saiu com 25 anos.

<sup>25</sup> *Idem.*

<sup>26</sup> BORTOLI, Pedro. Entrevista concedida em 2004.

<sup>27</sup> SILGRE, R. F. de B. *Experiência dos Trabalhadores Ferroviários na Rede Viação Paraná Santa Catarina da Cidade de Ponta Grossa nas décadas de 1940-1960*. Monografia (Conclusão de curso), Ponta Grossa, PR: UEPG, 2005.

<sup>28</sup> ORDEM Interna Disciplinar n. 03/67. *Rêde Ferroviária Federal S/A, Rêde Viação Paraná – Santa Catarina*.

*Ele se aposentou lá?*

Se aposentou.

*E qual era a função do seu marido?*

Ele era da... ele trabalhava na turma, ele trabalhava, como é que é meu Deus, era servente de linha.

*E como era a vida de vocês nessa época?*

Pois eu tinha uma vida boa... Até quando ele começou a trabalhar, eu trabalhava para sustentar a casa, né? Porque eu tinha meus doze anos quando casei com ele e daí ele era um homem assim engraçado, *trabalhava até a hora do almoço e depois não trabalhava mais. Só vivia bebendo, com aquela garrafinha...* [...] Ficava bebendo de dia, depois do almoço, o dia todo... Quando era de tardezinha, tomava banho e saía. Ia pra farrá. [...] Aí eu fui na chefia em Curitiba e falei “Chefe me dá um jeito dele trabalhar perto de casa porque ele não traz dinheiro nenhum para casa”. Pois não adiantou nada, ficou do mesmo jeito. O dia em que ele ganhava dinheiro, não aparecia em casa. Ele queria outro serviço, eu não deixei ele sair, até aposentar. Lá no bar, tudo era melhor para ele.<sup>29</sup>

Ao dizer que o marido só trabalhava até a hora do almoço e depois não trabalhava mais, pois “só viva bebendo, com aquela garrafinha”; que, no dia do pagamento, não aparecia em casa; e também; o pedido à chefia, para que o trocasse de local de trabalho, a entrevistada explicita uma série de situações que, com certeza, comprometiam o cotidiano de trabalho desse ferroviário. Do relato, de sua esposa depreende-se que deveria haver faltas e dificuldades em realizar o serviço na ferrovia, criando ocasiões constrangedoras e mesmo conflituosas no ambiente de trabalho, entre os próprios colegas e/ou com as chefias.

Nesse sentido, o Sr. Hítalo, que atuou como supervisor, reafirmou a dificuldade em lidar com os trabalhadores de sua turma, por “causa do problema com bebida”. Seu relato é interessante, pois ao mesmo tempo em que traz mais informações sobre o alcoolismo, permite observar outro ponto de vista sobre as relações entre chefias e funcionários. Em seu depoimento, ele elabora um balanço de sua trajetória, ressaltando suas posturas, assim como os colegas que “davam trabalho”, entre outras coisas, por causa do alcoolismo:

Cansei de chamar atenção para deixar de brincadeiras né? “Olha que o serviço é perigoso!”. Sempre aconselhei todos os meus colegas [...] Mas muitos deles em cima de ser demitido eu consegui dobrar eles e trazer eles e tornarem bons funcionários, tinha funcionário que não queriam que trabalhasse de jeito nenhum nas turmas, porque depois eu fui a supervisor, né? Então todos esses maus elementos eles jogavam para cima de mim na minha equipe. Eu sempre procurei auxiliar uns e outros mostrando o porquê do trabalho né? Simplesmente conversava o porquê do erro. Muitos deles já estavam separando da esposa, porque saíam do serviço, pegavam o pagamento e ficavam no bar, né, jogando e quando chegava em casa já chegava bêbado e no outro dia já faltava ao serviço.<sup>30</sup>

Obviamente não é possível generalizar esses exemplos, mas é possível encarar parte dessas posturas como indícios de resistência ao modo de viver, cheio de normas, regras, pressões, embora, entre os próprios entrevistados, alguns discordem dessa assertiva: “Não, era problema da pessoa mesmo. Ali, no caso da ferrovia, existia porque talvez a

<sup>29</sup> POZA, Teresa de Jesus. Entrevista concedida em 2004.

<sup>30</sup> GOMES, Hítalo Batista. Entrevista concedida em 2004.

pessoa ganhava um pouquinho mais e podia gastar e tal, né? Mas não tinha nada a ver com a ferrovia.”<sup>31</sup>

Em muitos dos relatos sobre os casos de embriaguez, notamos uma cooperação entre os colegas, para que os chefes não percebessem o trabalhador alcoolizado, como indica o Sr. Amauri, ao ser questionado a respeito das normas existentes na empresa e como os ferroviários reagem a elas:

*Quando ocorria de um trabalhador se apresentar alcoolizado no trabalho qual era a atitude da empresa?*

Veja bem dependendo da época, tinha um formulário que eles preenchiam e daí o funcionário era punido né? Geralmente era escondido, porque todos eram amigos, e nos não deixávamos o chefe ver, tudo escondido, era morcego que escondia morcego e não chegava nos ouvidos do chefe . Então às vezes acontecia de chegar um ou outro lá, mas sempre tinha o coleguismo, um escondia ou outro e daí a gente trabalhava em dobro pra cobrir a falta daquele, quer dizer nos sempre dávamos um jeitinho, o jeitinho brasileiro.<sup>32</sup>

Contudo, mesmo ressaltando o fato de que “era morcego que escondia morcego, para não chegar aos ouvidos do chefe” – o que indubitavelmente explicita posturas de cumplicidade e solidariedade entre esses trabalhadores – as falas também demonstram que havia entre os ferroviários uma recusa do alcoolismo como forma de resistência, pois trabalhar embriagado negava uma tradição de orgulho pela profissão e, como ressaltou a fala anterior do Sr. Christiano Walter, era visto como uma postura pessoal que não tinha nada a ver com o trabalho ferroviário, pois, apesar das dificuldades, o trabalho dava condições para que o ferroviário agisse de forma “responsável”:

*E quando o chefe pegava o trabalhador alcoolizado havia punição?*

Veja bem, dependia muito do chefe né? Mas geralmente era custoso a pessoa chegar embriagado, principalmente o pessoal da estação, não tinha porque ele chegar embriagado, as escalas eram umas escalas boas, então, geralmente a gente fazia escala de 24 por 48. Então, entrava às sete da manhã e saia outro dia, às sete, e depois, cada um era responsável por seus atos<sup>33</sup>

Podemos então observar discordâncias entre os próprios ferroviários sobre as estratégias utilizadas para contornar, ou mesmo burlar as exigências da empresa e das chefias em relação ao trabalho exercido na Rede. Para alguns entrevistados, os caminhos encontrados pelos colegas para não cumprir as exigências cotidianas da profissão depunham contra a classe e contra a Rede. Exemplo disso são alguns pedidos de afastamento, licenças-médicas e aposentadorias considerados como “uma barbaridade”, ou seja, uma vergonha:

*Como o senhor vê a época que o senhor trabalhou na ferrovia?*

No tempo da Rede valeu a pena trabalhar, até hoje a gente tem saudade, tem saudade da Rede porque a Rede para alguns ele foi mãe, porque os caboclo não

<sup>31</sup> WALTER, Christiano Matheus. Entrevista concedida em 2009.

<sup>32</sup> MACANHA, Amauri. Entrevista concedida em novembro de 2004.

<sup>33</sup> *Idem.*

trabalhavam e a Rede pagava, sabe? Para alguns, ela foi mãe, para outros ela foi madrasta, sabe, eu não posso dizer que ela foi minha mãe, porque eu trabalhei. Eu tinha boa saúde, eu não preenchia esses formulários.

*E como eram esses formulários?*

Eles tinham preguiça de trabalha, ou brigavam com o chefe, então eles iam lá no hospital se queixar para o medico : “Olha eu tô doente, quero que o senhor me de um atestado ai, preciso descansar quinze dias”. O médico, muito bom: “Só quinze dias, vou te dar vinte dias”. Ele ficava em casa ganhando, chegava o fim de mês vinha o pagamento direitinho, só que separado.

*E os chefes não percebiam?*

Ninguém fiscalizava o que o médico dava. Teve gente que se aposentou do coração, conheço até era um colega meu, se aposentou. O doutor Davi aposentou ele do coração, porque ele não podia trabalhar na mecânica. É mentira. Ele não sofria do coração. O doutor Davi morreu e ele tá aí ate hoje dançando vanerão. É uma barbaridade, mas, eram os médicos que atestavam, eles ganhavam aposentadoria, hoje ele é aposentado.<sup>34</sup>

Para os entrevistados, a fronteira entre a resistência e a preguiça ou a má-fé era muito tênue e, nos casos mais extremos, como nos roubos e desvios de equipamentos e cargas da ferrovia, o sentimento de indignação contra os colegas fica evidente:

Teve o Monteiro, ele trabalhava como revisor e ele pegava os macaquinho e saía no pátio ia nos vagões vazios principalmente ali na avenida tinha uns vagões ali, ele pegava o macaquinho e tirava os bronze e não colocava nada, largava os vagões e saía vender, ele levou meses assim. O chefe das oficinas procurava os bronze, não tinha bronze, aí foram fazer um levantamento, uma fiscalização, e quem foi, quem não foi. Vieram pra cima de mim: – “Airton quero um bronze, quero um bronze, pro vagão número tal”. Mas eu entregava quando traziam o velho, pra levar o novo. Ele podia levar o novo pra casa dele, mas eu ficava com o velho, o vagão não podia soltar sem bronze. Fizeram um levantamento, virou e mexeu, teve gente que viu ele com o macaquinho, tirando. Ai foi feita uma sindicância fiscal ai ele foi pra rua!

Eu me lembro também de uma suspensão, chegou um vagão acidentado de açúcar pra nós concertar e bateu em um outro vagão e abriu a porta e caiu um saco de açúcar no chão. Eles tinham que pegar o saco de açúcar e jogar no vagão, né? Recolheram e levaram pra casa deles, depois fecharam e arrumaram a porta do vagão tudo, e o vagão seguiu viagem, chegou lá pra descarregar e acharam falta; daí comunicaram a chefia, aí fomos ver o que aconteceu com esse vagão. Esse vagão foi acidentado em tal lugar, daí foi pra revisão, vamos lá na revisão, saber tudo o que aconteceu, aí teve gente que contou, virou pra lá e pra cá e contou, o saco de açúcar caiu e rasgou e levaram tudo pra casa. Deixassem o saco rasgado do jeito que tava! Aí saíram suspenso.<sup>35</sup>

Desse modo, nas várias facetas do cotidiano ferroviário, percebemos costumes e comportamentos em suas relações de trabalho que, para além das conotações moralistas e pejorativas, podem configurar-se ou não em sinais de descontentamento e de estratégias de resistência, embora essa possibilidade não seja consenso entre os próprios ferroviários.

Essa variedade de experiências e, principalmente, os sentidos imputados a elas pelos trabalhadores nem sempre se adequam às imagens difundidas de uma classe

<sup>34</sup> REIS, Airton Dionísio dos. Entrevista concedida em nov. de 2004.

<sup>35</sup> *Idem*.

privilegiada, uma elite política e econômica entre os demais trabalhadores. A problematização de suas trajetórias, com suas idas e vindas, questiona as visões romantizadas sobre esses trabalhadores e suas experiências e devem servir de alerta ao historiador.

Por outro lado, as divergências, as disparidades e os conflitos internos não devem ser analisados como elementos contestadores da identidade de classe, pois questionar e problematizar a ideia de elite operária não significa desconhecer ou negar a existência de experiências e culturas comuns, que engendraram, ao longo do tempo, uma identidade entre esses trabalhadores. Significa refletir que classe social não pode ser percebida como uma estrutura pré-existente e monolítica, que condiciona sujeitos e escolhas, mas que também se forja nas/pelas escolhas, nem sempre convergentes e harmoniosas, dos indivíduos que historicamente a formam.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Consideramos que o rótulo “elite operária”, fartamente aplicado aos trabalhadores ferroviários na cidade de Ponta Grossa, longe de ressaltar sua importância, obscurece sua trajetória, suas lutas e seus conflitos, ao homogeneizar a diversidade, a pluralidade e a riqueza de suas vivências. Igualmente, minimiza e empobrece os sentidos de suas vitórias e derrotas enquanto classe. Concordo com Inácio<sup>36</sup>, que essas imagens idílicas, ao serem postas em circulação como memória, podem alijar os trabalhadores como protagonistas de suas lutas. Em vez de tratá-los como uma elite operária, devemos percebê-los como trabalhadores ferroviários constituindo-se como tal num longo processo de lutas, com acertos e desacertos, vitórias e derrotas, avanços e recuos.

---

Recebido em 10/05/2012

Aceito para publicação em 15/06/2012

---

<sup>36</sup> INÁCIO, P. C. *Sudeste Goiano: seus trabalhadores, seus construtores, suas memórias - nossas histórias*. Tese (Doutorado), Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em História. 2009.