

Título: OS TRABALHADORES DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, 1870/1920

Autora: Ana Lúcia Duarte Lanna

Categoria Profissional: PROFESSORA DOUTORA DO DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA DA ARQUITETURA - FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO – USP

ABSTRACT

Este artigo pretende apresentar resultados iniciais de uma pesquisa, que vem sendo desenvolvida a partir de setembro de 1997, com financiamento CNPq/FAPESP, intitulada CIDADES, FERROVIAS E TRABALHADORES: a conquista do oeste: São Paulo, 1870/1920.

Procurando articular o tripé que nomeia a pesquisa procuramos inicialmente caracterizar os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Para tanto estamos trabalhando com acervo documental inédito composto por fichas funcionais denominadas "fé de ofício". O levantamento deste material permitirá que tenhamos informações sobre aproximadamente 2.000 trabalhadores da ferrovia para o período de 1870/1920.

Neste artigo trabalhamos com os primeiros 500 funcionários cujas informações funcionais já estão disponibilizadas em banco de dados. As primeiras evidências apontam para um contingente de trabalhadores composto basicamente por nacionais, paulistas e brancos. A formação de uma categoria de trabalhadores disciplinados e "orgulhosos" de sua situação funcional associada à sua condição de vida é outro elemento central na formação deste grupo.

INTRODUÇÃO

Se todo tempo é tempo de mudanças em alguns momentos elas apresentam-se, seja para os contemporâneos seja para os historiadores, como que aglutinadas. É então que as pessoas se dão conta que o mundo não é mais o que costumava ser e coloca-se a obrigatoriedade de se repensar a ordem, de formular e experimentar alternativas. Parece-me que o final do século XIX é um tempo desta natureza, momento em que a sociedade brasileira enfrentava a condição da ruptura com o estatuto colonial, a independência e a busca da consolidação de um estado nacional. Ser colônia tinha significado a montagem de uma sociedade estratificada, sem autonomia política e fundada na grande propriedade territorial e no escravismo¹. Se a questão da autonomia política tinha sido resolvida com a independência em 1822 as questões centrais a serem enfrentadas nos finais do século XIX, naquilo que já foi chamado de a era das reformas, referiam-se à terra e ao mundo do trabalho.

A questão do trabalho emergirá naqueles tempos como um tema central. A imperiosidade do fim da escravidão impunha repensar e rearticular os mecanismos de funcionamento dos mundos do trabalho. Neste sentido serão elaboradas as estratégias de fim do trabalho escravo. Dentre estas incluía-se a possibilidade imigrantista que irá marcar, em São Paulo, de forma decisiva, a organização de um mercado de trabalho livre. Mas mesmo em São Paulo, onde a imigração em massa, sobretudo de italianos, foi fundamental sob todos os aspectos, estamos muito distantes da clássica imagem elaborada pela bibliografia de uma substituição de negros escravos por brancos imigrantes que teriam "abarroto" o mercado de trabalho a partir das duas últimas décadas do século XIX. O estudo das características dos trabalhadores da Companhia Paulista Estrada de Ferro é um elemento importante para mostrar a diversidade étnica, cultural e contratual existente naqueles tempos. Esta reorganização do mundo do trabalho, a crise do escravismo, marca a segunda metade do século XIX no Brasil configurando uma característica essencial das nossas especificidades nacionais no processo de integração na economia mundial.

Nesse quadro de transformações é que emerge a vida urbana, cada vez mais desvinculada e menos subordinada aos universos agrários e religiosos, e que se consolida a construção e expansão da rede ferroviária. Cidades e ferrovias, os símbolos

¹ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo, 1979; Carlos Guilherme Mota (org). *1822, Dimensões*. São Paulo, 1986

exteriores mais impressionantes do capitalismo², aqui visceralmente ligados com a crise da escravidão e a constituição de um mercado de trabalho livre.

A implantação de uma rede ferroviária teve caráter central e emblemático. Apontava para as novas vinculações da jovem nação brasileira com o capitalismo internacional, reforçava a proeminência inglesa e indicava a incorporação dos novos símbolos da modernidade dentre os quais destacava-se a velocidade. Enfim materializava novas relações tempo-espaço.

A implantação da rede ferroviária, especialmente em São Paulo, na região denominada Oeste, possibilitou a expansão da fronteira agrícola incrementando a produção e exportação do café e criando novas possibilidades de investimento do capital nacional – privado ou estatal, seja na construção da rede ferroviária seja em outros investimentos de caráter eminentemente urbanos. Além disso a ferrovia incrementou os novos fluxos de mão-de-obra, sobretudo da imigração estrangeira³. Neste processo de interiorização da produção e ocupação do território formou-se uma expressiva malha urbana. Os canais de comunicação com o porto de Santos, maior exportador de café e praticamente monopolizador do movimento de mercadoria e mão de obra, passou a ser feito num eixo que sendo único no sentido porto/ capital espalhava-se a partir dela em vários caminhos que consolidaram a forma da ocupação do território, a centralidade da capital e a importância ou decadência das cidades.

A rapidez e agilidade decorrentes da implantação das ferrovias possibilitaram então um incremento das atividades econômicas, especialmente aquelas ligadas ao café. Em toda a região centro-sul são estes interesses que definem o traçado e crescimento das ferrovias: “são todas estradas do café, orientadas pela localização das lavouras e pelos roteiros que levam ao porto de embarque⁴ e pelos interesses dos administradores, produtores e comerciantes do café⁵. Com exceção da ligação Santos - São Paulo todas as ferrovias foram financiadas por capitais privados nacionais e subvencionadas pelo Governo Imperial. O Governo Imperial ao tentar definir uma política nacional sobre a

² Eric Hobsbawm, *A era do capital, 1848-1875*. Trad. Paz e Terra, 1982

³ Para estas discussões ver, dentre outros, os trabalhos precusores de Pierre Monbeig, *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Trad. São Paulo, 1984; Sérgio Milliet, *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo, 1946 e Flávio Saes, *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo, 1981

⁴ Alice Canabrava, “A grande lavoura” in: Sérgio Buarque de Holanda (org), *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo, 1971, tomo II, v.4 pp.84-137 (p.92)

⁵ P, Monbeig. *Op.cit.* pp.141 e 175

implantação de uma rede ferroviária considerava as possibilidades de integração regional e nacional e regeneração nacional que poderiam daí resultar⁶

O crescimento das cidades a partir da segunda metade dos oitocentos estava então associada às transformações do país independente que procurava inserir-se nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo tanto do ponto de vista econômico e político quanto pela incorporação de doutrinas, valores, modos de vida. A expansão cafeeira após a extinção do tráfico internacional de escravos em 1850, colocou de forma urgente e preocupante a questão das transformações das relações de trabalho escravo em livre e incrementou a expansão das cidades já que necessitava de uma crescente e complexa rede de atividades de comercialização e exportação, todas de caráter urbano. Também ocorria uma demanda crescente por bens de consumo e equipamentos. A fixação das elites em residências urbanas e o crescimento destes núcleos teve como consequência a montagem de uma rede de serviços e melhoramentos urbanos que foram em larga medida implementados pelo capital estrangeiro, de grande ou pequeno porte. Pequenos vilarejos cresciam e surgiram novos núcleos urbanos. Em todos eles a presença da ferrovia, através de seus equipamentos e instalações e novos fluxos, se fez presente. Estações, depósitos, oficinas, bairros, estabelecimentos comerciais animavam a vida urbana. Ainda que a população brasileira permanecesse predominantemente rural foi a partir de então que as cidades apareceram como pólo de atração de mão de obra, das elites, dos investimentos.

A bibliografia vem demonstrando a diversidade das existências sociais de escravos e livres no Brasil do século XIX. A crescente diversificação social, associada ao crescimento urbano indicam que se a escravidão era a base sobre a qual se assentavam as relações de trabalho e dominação isso não significa dizer nem de sua exclusividade nem de sua unicidade enquanto relação⁷. Por outro lado o século XIX assiste a um importante crescimento de homens livres pobres, libertos e forros ou mesmo descendentes de ex-escravos⁸. Estes "desclassificados", ou seja, sem profissão declarada, ambulantes, biscateiros, etc., compõem cerca de 44% da população da cidade

⁶ Colin M. Lewis, *Public policy and private initiative: railway building in São Paulo 1860-1889*. Londres, 1991

⁷ Maria Cristina C. Wissenbach, *Sonhos africanos, vivências ladinas. Escravos e forros em São Paulo (1850-1880)*. São Paulo, HUCITEC/USP, 1998, ; Hebe M. Mattos, *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista do Brasil no século XIX*. Rio de Janeiro, 1998, Fernando Novais (coord.), *História da Vida Privada no Brasil*, v.1,2,3. São Paulo, 1997/1998 dentre outros; Maria Odila L S Dias, *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo, 1984, dentre outros

⁸ Peter Eisenberg, *Homens esquecidos – escravos e trabalhadores livres no Brasil, séculos XVIII e XIX*. Campinas, 1989

do Rio de Janeiro em 1890⁹ e são em sua imensa maioria negros e pardos. Aproximadamente 60% da população brasileira era composta por estes homens e mulheres livres e pobres chamados desde então de desclassificados por uma pretensa negação ao trabalho¹⁰.

As cidades em expansão e constituição neste momento serão ocupadas por estes personagens¹¹. Trabalhadores e fazendeiros deslocavam-se constituindo o tema da mobilidade como central nas novas relações que se estabeleciam. Para as elites mobilidade como signo do progresso, da desejável inserção no *grand monde*. Para os trabalhadores, indícios de miséria e de perigo, apontando necessidade eminente de controle.

A pesquisa que estamos desenvolvendo procura portanto analisar este conjunto de transformações articulando o crescimento urbano, a montagem da rede ferroviária e a constituição de um mercado de trabalho livre.

A ESTRADA DE FERRO

A São Paulo Railway inicia suas operações ligando Santos a São Paulo em 1865 e chegando a Jundiaí em 1867. No ano seguinte fazendeiros, capitalistas e grandes proprietários criaram uma nova empresa ferroviária – a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, cujo objetivo inicial era ligar Jundiaí a Campinas. Apoiados e estimulados por Saldanha Marinho¹² e certificados do desinteresse formal da companhia inglesa em estender os seus trilhos para além de Jundiaí constituíram, em 1868, a partir de abertura de capital acionário, a Companhia Paulista. A nova empresa contava com os nomes dos maiores e mais tradicionais cafeicultores e grandes proprietários de São Paulo.¹³ O

⁹ Neste mesmo sentido é ainda importante destacar que apenas metade da população da antiga capital federal tinha, nesta data, nascido na cidade. Eduardo Silva, *Dom Obá II D'África, o príncipe do povo. Vida, tempo e pensamento de um homem livre do cor*. São Paulo, 1997

¹⁰ Textos como os de Laura de Mello e Souza, *Os desclassificados do ouro*. Rio de Janeiro, 1982 e Lilia M. Schwarcz, *O espetáculo das raças*. São Paulo, 1993 discutem estas conhecidas argumentações que construíram a imagem de um nacional vadio, indolente, arreado à prática regular do trabalho.

¹¹ As cidades que se formam/transformam neste período são também marcadas por estes processos de transformação, não são apenas continuidade/expansão das pré existentes. Ver, dentre outros, Ana Lúcia Duarte Lanna, *Santos, uma cidade na transição*. São Paulo, 1996

¹² Célio Debes, *A caminho do Oeste. História da Companhia Paulista de Estrada de Ferro*. s.n.t. afirma que o papel central deste pernambucano, advogado e jornalista e ex- presidente de província em Minas Gerais, foi o de unir os diferentes grupos políticos de São Paulo entorno da idéia comum da construção da Companhia Paulista e que este gesto é o que teria possibilitado a realização deste projeto. p.100

¹³ Compunham a primeira diretoria dentre outros Senador Souza Queiroz, Dr. Antônio da Silva Prado, Desembargador Gavião Peixoto, Barão de Rio Claro, Barão de Limeira e Clemente Falcão de Souza Filho. Vale destacar que além dos vínculos fundamentais com a lavoura cafeeira estes homens eram mais

Presidente da Província destaca o fato em seu relatório afirmando que “Está pois formada a Companhia Paulista que só depende da legalização para sua existência e disto trata eu com esmero, folgando em comunicar-vos que considero tal legalização fato consumado. É o primeiro exemplo desta ordem no país. É a primeira companhia brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estranhos, e se libera do julgo do estrangeiro”¹⁴

Os trilhos da ferrovia chegam a Campinas em 1872, Limeira em 1876, Rio Claro em 1884. Continuam sua expansão, através de construção e compra de outras companhias ferroviárias, ocupando uma enorme área do estado de São Paulo. Em 1920 seus trilhos percorriam milhares de quilômetros e chegavam nos limites do estado com Mato Grosso e Goiás, tendo incorporado, dentre outros, a Estrada de Ferro São Paulo Goiás, Estrada de Ferro Dourados, Estrada de Ferro Rio Claro.

A Companhia Paulista, assim como a Mogiana, foram construídas em função dos interesses do café¹⁵, caracterizando a clássica vinculação entre expansão cafeeira, ferrovia e urbanização acima mencionada. A Estrada de Ferro Noroeste, diferentemente deste padrão, foi construída a partir de interesses estratégicos de ocupação do território, entendendo-se aí desde a exterminação dos povos indígenas até a incorporação de milhares e milhares de alqueires ao movimento de especulação fundiária ¹⁶.

Mas em ambos os casos a ferrovia agilizará a circulação de uma produção agrária, estimulará a constituição e desenvolvimento de uma série de serviços urbanos, concentrará serviços e trabalhadores.

As Oficinas da Companhia Paulista, localizadas em Jundiaí e Rio Claro eram verdadeiras fábricas onde montavam-se e mantinham-se as máquinas que faziam funcionar o sistema ferroviário estruturado pelos caminhos da Paulista. Trabalhadores e operários dos mais simples e desqualificados até marceneiros, carpinteiros, pintores, soldadores, ferreiros, ajustadores etc. trabalhavam 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, em longas jornadas de trabalho, que com frequência implicavam em sobre tempo sem

que cafeicultores. Ou ser cafeicultor era ser mais que plantador de café. Era ser banqueiro, especulador com terras, imigrantista, político, etc...

¹⁴ Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo no dia 2 de fevereiro de 1868 pelo presidente da mesma Província Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho.

¹⁵ Maria Flora G. Ohtake, *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. Dissertação de Mestrado, Ciências Sociais, USP, 1982 p.116

remuneração, as contas de tarifas, custos e fretes de centenas de mercadorias e passageiros que circulavam pelas composições de trens. Todos estes trabalhadores residiam nas cidades servidas pela ferrovia e demandavam serviços urbanos.

Falar de ferrovia é portanto falar de urbanização mas não necessariamente de café. Mas falar da Paulista é obrigatoriamente falar do café. A construção dos caminhos ferroviários era fundamental para o desenvolvimento e crescimento das cidades. Aquelas da Noroeste serão criadas a partir das estações ferroviárias seguindo, em geral, um traçado reticulado, primeiro esforço de racionalização e abstração na apropriação do espaço desenvolvido por agrimensores que tomavam como ponto de partida para seus traçados as esplanadas definidas pelos trilhos¹⁷. Nas cidades pré existentes à construção das ferrovias podemos perceber uma reorientação dos movimentos de expansão que acabarão por unir a cidade da praça e da igreja com aquela marcada pela estação ferroviária. As ruas que ligam estes dois espaços serão acentuadamente comerciais e o prédio da estação será marcado por distinção e destaque na paisagem da cidade. O mesmo não acontece com as áreas lindeiras que nunca possuirão status e prestígio seja comercial ou residencial na cidade. As estações serão cercadas por moradias operárias, hotéis e bares muitas vezes de "duvidosa reputação" e atividades comerciais ligadas às mercadorias transportadas pela ferrovia, portanto associadas à produção e não ao consumo mais elitizado de bens.

A Companhia Paulista marcará, por exemplo, de forma acentuada a fisionomia da cidade de Jundiaí principalmente a partir de 1893 com a transferência das oficinas de Campinas. Milhares de trabalhadores e suas famílias deslocam-se para esta cidade. As elites, como por exemplo os Silva Telles, transferem-se para cidades de maior porte como Campinas e São Paulo. Já naquela virada de século estabeleceram-se vínculos estreitos entre estas cidades onde Jundiaí vai caracterizando-se como cidade operária. Esta "ausência das elites" pode ser constatada pela existência de uma única casa de grande porte, chamada Solar do Barão, que foi construída ainda em inícios do XIX.¹⁸

¹⁶ Nilson Ghirardello, *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo, 1999. Tese de doutoramento FAUUSP

¹⁷ Nilson ghirardello, *op. cit.*

¹⁸ As questões relacionadas ao crescimento urbano serão tratadas de forma mais detalhada num momento posterior da pesquisa. Temos centrados nossos esforços na caracterização funcional. As informações sobre Jundiaí originam-se dos resultados apresentados no relatório final de bolsa de Iniciação Científica.

OS TRABALHADORES DA COMPANHIA PAULISTA

Quando iniciamos esta pesquisa, há aproximadamente dois anos, procurávamos compreender as relações entre constituição de um mercado de trabalho livre, ferrovia e crescimento urbano. No andamento do trabalho tivemos acesso a uma documentação inédita – as fichas funcionais dos empregados da Companhia Paulista, chamadas Fés de Ofício. Esta documentação encontra-se nos prédios da Rede Ferroviária em Jundiaí e até hoje são utilizados pelos funcionários e/ou seus descendentes para fins de aposentadoria e pensões¹⁹. As fichas funcionais agrupadas por antiguidade e ordem alfabética trazem informações sobre identificação pessoal (nome, filiação, nascimento, naturalidade, cor estado civil, grau de instrução, moradia, etc.), vida funcional com datas de admissão/demissão/aposentadoria assim como funções exercidas, salários recebidos, local de trabalho, multas e punições. A maioria das fichas possuem estas informações. Em uma parte significativa delas encontramos fotos 3x4 de identificação funcional assim como outros registros, tais como cartas solicitando promoções, remoções ou ainda processos administrativos ou mais raramente registros de ordem pessoal.

Através do levantamento destas fichas pretendemos traçar um quadro dos funcionários da Companhia Paulista. Estamos selecionando trabalhadores que foram admitidos até 1919. Tendo em vista estas datas de admissão os trabalhadores vão se aposentar, em sua maioria, até 1949²⁰.

Os dados encontrados nas Fés de Ofício foram compilados em fichas funcionais, por nós elaboradas, que comporão um banco de dados. Os primeiros resultados destas informações compõem este esforço de caracterização da mão de obra empregada na Companhia Paulista. Estamos trabalhando neste momento com 493 funcionários. Já temos levantadas, mas ainda não digitadas, outras 1200 fichas. Segundo nossa avaliação ainda deveremos cadastrar mais uns 600 funcionários²¹.

Eliana Martins de Mello, *Ferrovias, cidades e trabalhadores: a conquista do oeste 1870-1920; o caso de Jundiaí*. São Paulo, 1997 xerografado

¹⁹ Encontram-se guardados neste mesmo local documentação semelhante para Mogiana, Sorocabana, São Paulo - Minas, São Paulo - Goiás e Araraquense

²⁰ Líliliana R.P. Segnini, *Ferrovia e ferroviários*. São Paulo, 1982 informa que os ferroviários conseguiram direito de aposentadoria com a Lei Eloy Chaves de estes direitos foram suspensos em 1940 e retomados em 1947 o que deve explicar a concentração de solicitações de aposentadoria em 1949. A autora nos informa também que nos casos de aposentadoria ordinária era necessário ter de 30 a 35 anos de serviço sobre os quais se receberia na proporcionalidade de 80% a 100%

²¹ Estes são números aproximados. As caixas numeradas com as séries 75-4, 75-3 são as que contem maior número de funcionários admitidos no período por nós estabelecido. Até o momento já levantamos aproximadamente 60% destas caixas. Além delas existem outras caixas organizadas em ordem numérica para as seções de Tráfego, Linha e Engenharia. Destas três séries já levantamos as duas primeiras. As

Uma primeira e importante constatação refere-se à questão da nacionalidade. A bibliografia ao assumir a postura da solução imigrantista como substituidora dos escravos e/ou da maior incapacidade técnica da força de trabalho nacional frente ao estrangeiro coloca como alternativas de trabalhadores para a Paulista o imigrante ou o migrante interno, originário principalmente de Minas Gerais²². Entretanto podemos perceber para o período aqui estudado e nas fichas encontradas uma predominância dos trabalhadores nacionais e, dentre eles, aqueles nascidos no estado de São Paulo (Tabelas I e II).

TABELA I

NACIONALIDADE/PERÍODO DE ADMISSÃO

NAC/PERIOD	1870-1906	1907-1913	1914-1919
BRASILEIRO	65 - 47,1%	143 - 57,9%	71 - 72,4%
ITALIANO	13 - 9,6%	29 - 11,8%	08 - 8,1%
ESPAÑHOL	10 - 7,3%	13 - 5,2%	00
PORTUGUÊS	34 - 24,6%	49 - 19,8%	16 - 16,3%
NÃO CONSTA	12 - 8,8%	05 - 2%	00 -
TOTAL	138	247	98

TABELA II

BRASILEIROS POR ESTADO DE ORIGEM

ESTADO/PERÍODO	1870-1906	1907-1913	1914-1919
São Paulo	37 - 57%	131 - 91,6%	65 - 89%
Minas Gerais	01	02	01
Rio de Janeiro	03	01	02
Não Consta	22	05	05
TOTAL	65	143	73

caixas de Tráfego, num total de 160 contem pessoal contratado até 1919 até o número 86 enquanto que as de Linha perfazem um total de 200 servindo até aproximadamente a metade. Ainda não levantamos as de Engenharia e as de numeração 75-2. Nem todos os processos indicados encontram-se nas caixas indicando uma perda aproximada de 25% no total dos funcionários cadastrados. Por exemplo as caixas cp 75.4-33 a 75.4-123 deveriam, por sua numeração conter processos de 1260 funcionários. Entretanto existem apenas 945, perfazendo 75% do total registrado. Esta é, em geral, a média de perda de processos. A quantidade destes que são utilizados para nossa pesquisa é variável. No caso destas caixas a média de aproveitamento é de 85%. São delas os primeiros dados digitalizados que utilizamos para compor as tabelas deste artigo.

²² Ver dentre outros, Liliana Segnini, *op. cit.*, Wilma Peres Costa, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*, Campinas, 1976, Dissertação de mestrado

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

TABELA III

FUNCIONÁRIOS ADMITIDOS ENTRE 1870 – 1906

Data de nascimento	Nacionalidade	Data de Admissão	Data de Aposenta.	Função Principal	Tempo de Serviço	Idade de Admissão
1878	B	nc	nc	Nc	--	--
1877	P	nc	Nc		--	--
1881	P	1886	1930	Feitor	Pr data	05
1888	B	1897	1929	Escriturário	32	09
1891	B	1902	1949	Malhador	47	11
1886	I	1897	1936	Escriturário	39	11
1890	B	1902	1949	Torneiro	47	12
1883	B	1895	Nc	Chefe de seção	--	12
1888	B	1900	1939	Escriturário	39	12
1887	I	1900	1949	Caldeireiro	49	13
1891	B	1904	1949	Ferreiro	45	13
1892	B	1905	1949	Ajustador	44	13
1890	I	1903	1949	Ajustador cot	46	13
1890	B	1903	1949	Ajustador	46	13
1889	B	1902	1949	Telegrafista	47	13
1883	austriaco	1896	1949	Torneiro	53	13
1886	B	1899	1934	Escriturário	35	13
1889	B	1902	1950	Torneiro	48	13
1884	B	1897	1923	Aj ajustador	26	13
1883	P	1897	1949	Maquinista	52	14
1886	I	1900	1949	Funileiro	49	14
1889	B	1903	1949	Soldador	46	14
1887	B	1901	1949	Torneiro	48	14
1886	I	1900	1949	Foguista	49	14
1882	B	1896	1931	Escriturário	35	14
1881	P	1895	1929	Malhador	34	14
1890	P	1904	1949	Feitor	45	14
1886	B	1900	1950	Mestre carp e fundidor	50	14
1877	P	1892	1927	Pintor	45	15
1878	B	1893	1928	Escriturário	35	15
1890	B	1905	1949	Torneiro	44	15
1888	B	1903	1949	Malhador	46	15
1889	B	1904	1949	Ajustador	45	15

1878	B	1893	1929	Escriturário	36	15
1882	B	1897	1929	Escriturário	32	15
1886	E	1901	1949	Fundidor	48	15
1886	B	1901	1949	Rebitador	48	15
1885	B	1900	1931	Escriturário	31	15
1887	B	1902	1949	Escriturário	47	15
1891	P	1906	1932	Feitor	26	15
1879	P	1894	1930	Feitor	36	15
1885	I	1901	1949	Pintor	48	16
1885	B	1901	1949	Ajustador	48	16
1889	B	1905	1949	Maquinista	44	16
1878	B	1894	1931	Telegrafista	37	16
1890	B	1906	1949	Feitor	43	16
1888	B	1904	1938	Escriturário	34	16
1885	P	1901	1936	Feitor	35	16
1887	I	1903	1949	Feitor	46	16
1884	B	1900	1937	Feitor	37	16
1879	P	1895	1929	Feitor	24	16
1877	P	1893	1929	Feitor	36	16
1879	E	1895	1930	Feitor	35	16
1889	E	1906	1949	Foguista	43	17
1889	B	1906	1949	Maquinista	43	17
1883	I	1900	1938	Guarda ponte	38	17
1889	B	1906	1949	Foguista	43	17
1879	B	1896	1933	Trabalhador	37	17
1880	B	1897	nc	Escriturário	--	17
1875	B	1893	1927	Escriturário	34	18
1888	B	1906	1949	Escriturário	43	18
1888	B	1906	1938	Feitor	32	18
1886	P	1904	1949	Mestre linha	45	18
1876	P	1895	1928	Foguista	43	19
1881	I	1900	1949	Maquinista	49	19
1873	B	1892	1932	Escriturário	40	19
1883	B	1902	1949	Maquinista	47	19
1881	P	1900	1935	Feitor	35	19
1883	B	1902	1950	Maquinista	48	19
1877	E	1896	1929	Operário	33	19
1885	E	1904	1935	Mestre de linha	31	19
1876	E	1896	1941	Maquinista	45	20
1882	E	1902	1949	Maquinista	47	20
1876	B	1896	1935	Escriturário	39	20
1877	B	1897	1931	Contadoria	34	20
1886	B	1906	1949	Feitor lenheiro	43	20
1875	P	1895	1932	Feitor	37	20
1885	B	1906	1949	Escriturário	43	21
1885	P	1906		Lenheiro	Nc	21
1883	E	1904	1949	Maquinista	45	21
1885	B	1906	1928	Maquinista	22	21
1876	P	1897	1928	Feitor	31	21
1884	B	1906	1939	Escriturário	33	22
1881	B	1903	1949	Operário	46	22
1884	I	1906	1937	Feitor	31	22
1879	B	1902	1949	Ferreiro	47	23
1881	P	1904	1950	Aj.ajustador	46	23
1883	P	1906	1949	Feitor	43	23

1881	B	1905	1949	Malhador	44	24
1878	P	1902	1939	Operário	37	24
1882	P	1906	1939	Feitor	33	24
1867	P	1892	1927	Lavador de carros	45	25
1881	B	1906	1949	Chefe de turma	43	25
1877	P	1902	1946	Feitor/mestre	44	25
1879	E	1904	1936	Feitor	32	25
1878	P	1903	1932	Feitor	29	25
1873	B	1899	1930	Chefe	31	26
1876	P	1902	1937	Feitor	35	26
1880	I	1906	1939	Feitor	33	26
1872	I	1899	1932	Feitor	33	27
1873	P	1900	1932	Feitor	32	27
1872	I	1900	1930	Feitor	30	28
1885	B	1901	1949	Ajustador cot	48	29
1877	B	1906	1935	Trabalhador	29	29
1861	E	1892	1930	Maquinista	38	31
1875	P	1906	1933	Trabalhador	27	31
1869	P	1901	1933	Feitor	32	32
1861	P	1896	1930	Escriturário	34	35
1863	B	1900	1932	Guarda porteira	32	37
1866	P	1903	1934	Operário	31	37
1864	P	1906	1930	Guarda porteira	24	42

Tomando-se estes dados para o período 1870-1906²³ constatamos que 34,5% dos contratados no período o foram com até 15 anos. Destes 64% são brasileiros enquanto que os brasileiros perfazem 47% dos contratados no período. Ou seja, a mão de obra que iniciava sua vida profissional na Paulista, era mais marcadamente brasileira, que nas demais faixas etárias. Vale destacar que ser brasileiro não significava ser negro. A imensa maioria dos trabalhadores eram brancos.

TABELA IV

BRASILEIROS/COR

PERIODO/COR	BRANCO	PRETO/PARDO	NÃO CONSTA	TOTAL
1870-1906	38	02	22	65
1907-1913	90	17	31	143

²³ Dividimos o período geral da pesquisa em três momentos. Um que vai do início até 1906, data de uma importante greve que mobilizou significativamente os funcionários da CP, 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, moradia, etc. além disso corresponde ao movimento de expansão da Paulista para as cidades da região cafeeira que serão objeto específico de nosso estudo. O segundo período vai de 1907 a 1913 e o terceiro de 1914 a 1919 marcado pela questão da I guerra mundial, do crescimento das organizações operárias e da "profissionalização" dos quadros da CP.

1914-1919	42	11	15	71
-----------	----	----	----	----

A se confirmarem estes dados podemos imaginar uma política de contratação de trabalho que preferia os nacionais mas da qual estavam excluídos os negros. Não se tratava então de que a Companhia não podia estatutariamente contratar escravos mas de que não desejava negros, ou seja, nenhum tipo de associação com a tradição escravista. 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 Paulista²⁴.

A bibliografia aponta que a preferência na contratação de mão de obra estrangeira seria motivada por uma maior qualificação destes trabalhadores, neste sentido a Europa exportaria máquinas e mão de obra. O argumento de uma suposta qualificação desta mão de obra imigrante superior à dos trabalhadores nacionais livres, pobres e escravos não parece encontrar suporte empírico. Sabe-se que a maioria destes imigrantes eram desejados por nossas elites, seus contratadores de trabalho, exatamente por serem trabalhadores desqualificados do ponto de vista das relações capitalistas, ou seja, expropriados e proletarizados. Não tinham, principalmente se pensarmos nos italianos, nenhuma trajetória prévia de experiência em trabalho industrial²⁵. Por outro lado falar de trabalhador estrangeiro é falar principalmente de portugueses.

TABELA V

NACIONALIDADE	QUANTIDADE
Brasileiro	284
Português	100
Italiano	51
Espanhol	24
Alemão	02
Inglês	03

²⁴ Apenas um funcionário para o período de contratação 1870/1906 era negro. Entrou para a CP em 1902 como aprendiz de fundidor, demitiu-se em 1905 e foi readmitido em 1911 como malhador tendo se aposentado em 1949 nesta função com salário de CR\$5,75 a hora. Este era um salário dos mais baixos para aposentados neste ano.

²⁵ Este é o caso de Pedro Mandadori, nascido na Itália, provavelmente no ano de 1873, casado com uma portuguesa, sra. Ledoina de Oliveira. Ele imigrou para o Brasil com os pais com a idade presumível de 7 anos dirigindo-se para as fazendas da região. Tornou-se administrador de uma fazenda e apenas em 1913, com a idade de 40 anos, muda-se para a cidade indo trabalhar na Companhia Paulista na função de praticante de escriturário. O motivo alegado desta mudança é a necessidade de educar convenientemente sua filha, oferecendo a ela possibilidades que ele não teve. Trabalha como escriturário na Paulista até 1941 quando, aos 68 anos, aposenta-se

Não Consta	17
Outros	02
TOTAL	484

Os dados até agora encontrados para as atividades desenvolvidas pela Companhia Paulista demonstram que os trabalhadores fossem nacionais ou estrangeiros estavam em todos os cargos da ferrovia.

TABELA VI

OCUPAÇÃO E NACIONALIDADE

Nacionalidade/ Ocupação	Feitor	Foguista	Escriturário	Maquinista	Operário/ Trabalhador	Telegrafista
BRASILEIRO	05	06	31	29	17	06
ITALIANO	03	02	03	03	03	00
ESPAÑHOL	02	02	00	04	02	00
PORTUGUÊS	25	06	01	13	10	00
TOTAL		16	39	51	33	06

O trabalhador da ferrovia era preferencialmente brasileiro e com origem no estado de São Paulo. Quando estrangeiro basicamente português, sem distinção de ocupação por nacionalidade. A grande exclusão refere-se ao negro. Estes dados indicam uma província povoada por homens livres e pobres, aqueles esquecidos da história dos quais nos fala Peter Eisenberg²⁶.

Sendo esta a composição básica da força de trabalho da CP podemos constatar a preferência na contratação por trabalhadores extremamente jovens que tem 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 chefia²⁷.

A preocupação recorrente e crescente com a qualificação da mão de obra empregada faz sentido dentro deste perfil de trabalhadores. Já em 1901 era criada a Escola de Aprendizes e em 1934 o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional ambos

²⁶ Peter Eisenberg, *op.cit.*

²⁷ Cp.75.4-75 prontuário no 1635

objetivando a formação e qualificação de mão de obra, escolhendo, preferencialmente, para seus quadros filhos de ferroviários²⁸.

Há uma recorrente preocupação com a formação e controle da força de trabalho. As punições, as medidas definidoras de habilidades e méritos, os atos passíveis de punição revelam esta presença controladora da grande empresa sobre a vida de seus empregados, com rígidos controles. Pequenos atrasos, e a questão da pontualidade era fundamental na lógica de funcionamento da companhia seja dos trens seja dos homens, eram punidos com advertências e multas por dias de serviço. Indisciplina, e entenda-se aí basicamente o desrespeito às hierarquias, significavam suspensões e multas. O alcoolismo era um grande problema e origem de muitas das punições. 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.

Os critérios definidos para promoção dos empregados já nos 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 Cia; nas importantes encontram-se capacidade de tomar decisões e robustez e nas acessórias tratar humanamente aos homens e ouvir sugestões de inferiores²⁹.

Dentre as várias funções aquelas que recebiam mais punições tratavam diretamente da conservação do patrimônio da empresa, ou seja foguistas e maquinistas³⁰.

A formação de gerações de ferroviários era assim estimulada pela própria Companhia e utilizada como argumento pelos funcionários seja para solicitar contratação de filhos seja para reivindicar para si promoções e aumentos. Esta 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 afeitos ao mundo do

²⁸ Estas são duas iniciativas que demonstram claramente a intenção de constituição do que Liliana Segnini chama de "a 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. Ver para esta discussão num contexto de início de industrialização E.P.Thompson. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Trad. Rio de Janeiro, 1982.

²⁹ 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 no 2108

³⁰ Liliana R.P.Segnini, *op.cit.* afirma que eram estes os trabalhadores que moravam em casas cedidas pela cia e próximos aos trilhos e que assim poderiam ser mobilizados a qualquer instante.

trabalho livre. Em vez de contratos de longo prazo, de punições legais e construção de mecanismos discriminatórios centrados na idéia da vagabundagem vemos na Companhia Paulista a utilização de estratégias outras que passavam fundamentalmente pela valorização do trabalho, de sua associação com a idéia de família e dedicação. Este orgulho quase artesanal de ser ferroviário, persiste até hoje³¹, e valorizando estratégias pré industriais auxilia na constituição do mundo do trabalho livre na sociedade brasileira.

Assim vale a pena encerrar este ensaio com a fala contundente de um funcionário da Companhia, o sr. Arthur Marciano. Dirigindo-se ao Diretor Inspetor Geral, Sr. Jayme Cintra ele afirma que escrever esta carta reclamando direitos referentes ao pagamento de salários quando estava incorporado à guarda civil de São Paulo na revolução de 1932 não é "quebra de disciplina" mas ato originário "de situação de desespero de um pobre e humilde ferroviário" que só deseja "JUSTIÇA". 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. "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"³².

Neste quadro indisciplinas, desrespeito à hierarquia, descuido com os equipamentos, alcoolismo são transgressões severamente punidos. Participação em greves ou práticas reivindicativas não fazem parte das atitudes permitidas. Sobre elas pouco se fala mas os operários que as praticavam estavam excluídos da empresa e seus controles.

³¹ O funcionário que cuida deste 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.

³² Cp75.4-78 prontuário no 1647