

TRAJETÓRIAS FERROVIÁRIAS: OS TRABALHOS DA COMPANHIA PAULISTA, 1870/1920

ANA LÚCIA DUARTE LANNA
Profa.Dra. da FAU-USP

Realizamos, ao longo dos anos de 1998/2000 pesquisa intitulada Cidades, ferrovias e trabalhadores: a conquista do Oeste, 1870/1920 com financiamento FAPESP, CNPq e Pró Reitoria de Pesquisa/USP. Levantamos e sistematizamos em um banco de dados uma extensa e inédita documentação – os prontuários funcionais dos trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) - que serve de base para o artigo aqui apresentado. Nele pretendemos discutir algumas das características deste importante segmento da classe trabalhadora brasileira. Pretendemos ao caracterizar este grupo de trabalhadores, indicar as transformações existentes nas formas de existência, controle e resistência dos ferroviários tomando como exemplo a Companhia Paulista.

INTRODUÇÃO

A questão do trabalho era, em fins do século XIX, tema central na agenda de reformas da sociedade brasileira. A imperiosidade do fim da escravidão impunha repensar e rearticular os mecanismos de funcionamento dos mundos do trabalho. A bibliografia vem demonstrando a diversidade das existências sociais de escravos e livres no Brasil do século XIX.¹ Aproximadamente 60% da população brasileira era composta por estes homens e mulheres livres e pobres chamados desde os tempos coloniais de desclassificados². As cidades, em expansão e constituição, serão cada vez mais desvinculadas e menos subordinadas aos universos agrários e religiosos, e ocupadas por estes personagens³. Trabalhadores e fazendeiros deslocavam-se constituindo o tema da mobilidade, central nas novas relações que se estabeleciam.

É neste quadro que se consolida a construção e expansão da rede ferroviária. Cidades e ferrovias, os símbolos exteriores mais impressionantes do capitalismo⁴, aqui visceralmente ligados com a crise da escravidão e a constituição de um mercado de trabalho livre. A implantação da rede ferroviária 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. As ferrovias começam a ser construídas no Brasil na década de 50 do século XIX. Entretanto é a partir do final da década de 1870 que intensifica-se o processo de implantação de trilhos e das tentativas de constituição de uma rede ferroviária. Neste processo a imensa maioria dos trilhos serão construídos e colocados em operação em São Paulo.

Alguns temas irão perpassar toda a saga da construção da rede ferroviária no Brasil. Dentre eles podemos destacar a problemática da ocupação e integração do território como estratégia política que associa a ferrovia à idéia de planejamento regional; a associação entre construção e funcionamento da rede ferroviária e a atuação do Estado, parceiro indispensável; as relações com a Inglaterra e a proeminência que seus capitais terão no processo de ocupação, produção e industrialização ao longo de todo o XIX, assim como a

associação dos empreendedores locais com este capital e, a associação entre ferrovia e agricultura de exportação, ferrovia e porto exportador.

As ferrovias foram construídas num quadro complexo e diversificado de intenções, problemas, interesses, ligações com o capital internacional, possibilidades de lucratividade e controle de mão-de-obra. Fazem portanto, parte do quadro de transformações em curso na sociedade brasileira dos oitocentos. “O fenômeno importante a destacar deste processo, além da evidente centralização dos capitais é a transmutação sofrida pelo investidor em companhias ferroviárias: o grande melhoramento deixava de ser visto simplesmente como meio de transporte para ser encarado como oportunidade de aplicação de capitais”⁵.

O que vamos tentar mostrar, tomando como exemplo a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ferrovia do café, exemplo pioneiro de investimento de capitais nacionais nos negócios ferroviários e de empresa privada lucrativa apesar de intimamente associada à cafeicultura, são basicamente os processos referentes à contratação e controle de trabalhadores ferroviários inserindo-os na problemática da constituição e funcionamento do mundo do trabalho livre.

A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

A São Paulo Railway inicia suas operações ligando Santos a São Paulo em 1865 e chega a Jundiaí em 1867. No ano seguinte, fazendeiros, capitalistas e grandes proprietários criam uma nova empresa ferroviária – a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, cujo objetivo inicial era ligar Jundiaí a Campinas. A nova empresa contava com os nomes dos maiores e mais tradicionais cafeicultores e grandes proprietários de São Paulo. A implementação da Paulista será seguida da construção de outras empresas, todas de capital nacional, como por exemplo a Estrada de Ferro Mogiana, ligada aos interesses do café e a Sorocabana ligada aos interesses da indústria algodoeira.⁶

A Paulista consolida-se como um empreendimento local. “Seu contrato vem do Governo Provincial e não do Imperial. Ela foi fundada, financiada e dirigida principalmente pelos paulistas e não por homens como Mauá, capital inglês e capitalistas. Os fundadores paulistas eram líderes cujos negócios políticos, econômicos e familiares ligavam domínios urbanos e rurais. Esta elite urbano-agrícola organizou e captou, ela mesma, o capital necessário para formar a Companhia Paulista...Seu exemplo fornece uma rara oportunidade de ver uma elite rural combinar os elementos necessários para produzir uma inovação industrial da magnitude de um empreendimento ferroviário”⁷.

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 Paulista⁸. 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 que empreiteiros brasileiros se encarregaram da construção de uma estrada de ferro⁹. Eram estes homens que firmavam contrato com a empresa ferroviária e contratavam, por sua vez, os trabalhadores da construção¹⁰. Os três empreiteiros contratados tiveram um prazo de 24 meses para executar movimento de terra, obras de arte, colocar lastro e construir os armazéns para as estações.

O engenheiro-chefe interino, Ernesto Diniz Street encaminha, em setembro de 1871, um relatório sobre o início das atividades. Ao se referir à arregimentação de trabalhadores informa “das dificuldades iniciais de uma empresa da natureza da nossa para reunir repentinamente um grande número de trabalhadores, por isso não é de admirar que, por um espaço de alguns meses, o número de nossos operários fosse inferior às necessidades do serviço. Felizmente porém já se acha sanado este inconveniente, e hoje, é com a maior satisfação que levo ao conhecimento de V. S. que durante a última quinzena o número de trabalhadores presentes na linha elevou-se ao algarismo de 874”. A média no semestre foi de 515 trabalhadores divididos em três categorias: feitores, pedreiros e trabalhadores.

Os dados apresentados pelo mesmo engenheiro em relatório de 29 de janeiro de 1871 mostram um acréscimo no número de trabalhadores. Entretanto a quantidade de homens empregados cai a partir de dezembro e retoma os patamares de novembro apenas no mês de março de 1871. O engenheiro, contradizendo os dados por ele mesmo apresentados diz que os trabalhadores retornaram ao trabalho logo após os festejos do Natal e Ano Novo. Acompanhando os dados apresentados nos Relatórios referentes aos anos de 1870/1871 podemos perceber que

1. efetivamente aumentam o número de trabalhadores envolvidos na construção
2. os engenheiros nunca reclamam de dificuldades operacionais decorrentes de falta ou inabilidade da mão-de-obra
3. há uma oscilação significativa no número de trabalhadores contratados

O engenheiro procura explicar a variação no número de trabalhadores. Para ele a oscilação é “facilmente explicada pelas copiosas chuvas do mês findo (junho) e o seu não pequeno número de dias santificados, nos quais muitos abandonaram o trabalho para entregarem-se a toda sorte de divertimento”¹¹. Os problemas enfrentados na contratação de trabalhadores pela Companhia Paulista em muito se assemelham àqueles presentes no quadro das transformações das relações de trabalho no Brasil.

Apesar do atraso das obras, devido a desmoronamento na serra de Santos que interrompeu o tráfego São Paulo/Santos de fevereiro a junho, os trilhos da ferrovia chegaram a Campinas em 11 de agosto de 1872. Os festejos duraram três dias e contaram com a presença do Presidente da Província, Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima e muitas pessoas importantes da capital e de outras localidades. A chegada da primeira locomotiva à cidade foi assim descrita por Quirino do Santos: “Contavam-se três horas e meia quando um estremecimento estranho veio eletrizar em todos os sentidos aquela reunião enorme: ouvia-se longínquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas belas Campinas o férreo galopar do misterioso hipogrifo. O que se passou neste instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se ou vê-se. Girândolas, foguetes, baterias, aclamações, música, tudo isso ergueu-se num ímpeto tão sublime como a própria alma do povo a perder-se numa vertigem de alegria indefinida....Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com toques, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puxando dezenove wagons em que vinham os dois grandes vultos do dia – Saldanha Marinho e Falcão Filho – o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista e vinham mais os membros da diretoria desta, inúmeros acionistas e convidados, entre os quais o Presidente da Província e o Chefe de Polícia”¹². Tratava-se, sem dúvida de experiência própria da modernidade¹³.

OS TRABALHADORES FERROVIÁRIOS 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 5 funcionários (secretário a porteiro). O corpo técnico contava com um engenheiro chefe, 7 ajudantes, um desenhista e 1 amauense. Todos os trabalhadores da construção não eram seus funcionários. Em 1872, com o início do funcionamento a Paulista constitui o primeiro quadro de empregados. Eram 44 funcionários. Em 1891 já possuía 1312 funcionários¹⁴.

A bibliografia associa o crescimento de trabalhadores contratados com a imigração. E, no caso dos trabalhadores nacionais afirma que seriam predominantemente oriundos de Minas Gerais, reforçando a idéia de São Paulo como região “esvaziada” de força de trabalho. Mais que isso tende a afirmar que nas ferrovias, como de resto no mercado de trabalho em geral, as tarefas que exigiam maior qualificação seriam ocupadas pelos trabalhadores estrangeiros¹⁵.

Já discutimos em outros trabalhos as questões mais gerais referentes à organização do mercado de trabalho livre e do trabalho ferroviário em particular, no Brasil de fins do século XIX. Na perspectiva aqui adotada não há esta relação imperiosa entre trabalho livre e imigração, nem para a mão-de-obra qualificada nem para a desqualificada. As estratégias de constituição do mundo do trabalho livre foram múltiplas. O argumento de uma suposta qualificação desta mão de obra imigrante superior à dos trabalhadores nacionais livres, pobres e ex-escravos não encontra suporte nos dados levantados em nossa pesquisa. Vale ainda lembrar, que segundo estes mesmos dados, falar de trabalhador estrangeiro é falar principalmente de portugueses (veja tabela nacionalidade/período de admissão).

Os dados disponíveis nas fichas funcionais pesquisadas 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 I

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
ESPAÑHOL	06	03	00	12	00	02
PORTUGUÊS	61	16	01	54	00	04
TOTAL	99	47	78	162	26	94

Fonte: prontuários da CPEF

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 Eisenberg¹⁶.

TABELA II
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
ESPAÑHOL	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

TABELA III
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

A política de contratação de trabalho estabelecida pela Paulista privilegiava os nacionais, mas neles incluíam-se minoritariamente os negros e pardos. Parece que a empresa não desejava negros, ou seja, nenhum tipo de associação com a tradição escravista.

TABELA IV
BRASILEIROS/COR

PERÍODO/COR	BRANCO	PRETO/PARDO	NÃO CONSTA	TOTAL
1870-1906	143	32	133	308
1907-1913	206	68	117	391
1914-1919	102	36	57	195

Os trabalhadores para o período, constantes das fichas e independentemente da nacionalidade são em número de 909; 722 e 301.

Fonte: prontuários da CPEF

Para o período entre 1870 e 1906 os trabalhadores com cor declarada negro representavam 7,5% dos brasileiros contratados. Entretanto, para 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 Jundiá na Rua Silva Jardim, nas proximidades das Oficinas.

Uma parcela significativa dos trabalhadores registrados nos prontuários pesquisados 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"

Sendo esta a composição básica da força de trabalho da CPEF 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 chefia¹⁷.

Tomando os dados referentes a idade e nacionalidade do trabalhador quando de sua primeira admissão na Paulista temos, para o período 1870-1906¹⁸ que 34,5% dos contratados 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 lembrar que ser brasileiro não significava ser negro. A imensa maioria dos trabalhadores, de nacionalidade declarada brasileira, eram brancos.(ver tabela XII) Temos registrados 47 funcionários contratados em 1914. Deste total 56,1% são nascidos no Brasil. A idade inicial é bem maior do que a registrada para o primeiro período. Apenas 16,7% foram contratados tendo até 15 anos. Só que **todos** são brasileiros. Estes dados indicam a estratégia da Paulista referente à contratação de nacionais o que facilita a constituição da “família ferroviária”. É bom destacar que, nos nossos registros, os trabalhadores contratados até 1885 não tem registro de data de nascimento. Depois desta data esta e, em geral, todas as demais informações vão sendo mais rigorosa e precisamente anotadas nos prontuários. Além disso vale lembrar que brasileiros e estrangeiros eram encontrados em todas as funções.

ENTRE O CONTROLE E A RESISTÊNCIA

É importante destacar que a empresa ferroviária em estudo, a Companhia Paulista, tratou de criar mecanismos que garantissem a qualificação prática e formal de seus quadros funcionais. 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 1930¹⁹.

A trajetória do funcionário Osório Augusto Silva, ilustra bem 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“... 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 1° 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 inicio 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!...”²⁰

Com o passar dos anos, com o crescimento da empresa e com as novas questões referentes aos mundos do trabalho, a empresa passa a investir, ainda que timidamente, na qualificação formal de seus trabalhadores, demarcando o início de outros tempos. Em 1901 foi criada a Escola para Aprendizes, destinada aos filhos de ferroviários, objetivando a formação e qualificação de mão de obra²¹.

Faz parte das estratégias de funcionamento da empresa uma preocupação com a formação e controle da força de trabalho. As punições, os critérios definidores de habilidades e méritos, os atos passíveis de punição revelam esta presença controladora 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 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. A Companhia adequava a força de trabalho nacional ou estrangeira às suas necessidades²².

Ao longo do período estudado a empresa vai aprimorando, detalhando, especificando seus critérios de controle. Os princípios definidos para promoção dos empregados, 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 inferiores²³. Dentre as várias funções aquelas que recebiam mais punições tratavam diretamente da conservação do patrimônio da empresa, ou seja foguistas e maquinistas.

A formação de gerações de ferroviários 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. 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 trabalho livre numa sociedade autoritária e que procurava negar, recorrente e veementemente aos trabalhadores direitos trabalhistas e sociais. A Companhia Paulista utilizará estratégias que passavam fundamentalmente pela valorização do trabalho, de sua associação com a idéia de família e dedicação. Aqueles que não incorporassem estes princípios eram incluídos na excludente categoria da vagabundagem e, sempre que possível, excluídos dos quadros da empresa. Numa sociedade com restritas possibilidades de trabalho e, em cidades como Jundiá onde uma parcela significativa de emprego dependia das ofertas da Paulista, esta exclusão empurrava os trabalhadores para o universo da miséria. Este orgulho de ser ferroviário, bastante assemelhado àquele próprio da tradição artesanal do trabalho, persiste até hoje²⁴, e valorizando estratégias pré-industriais, foi peça importante na constituição do mundo do trabalho livre na empresa ferroviária.

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 os direitos referentes ao pagamento de salários quando estava 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. "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".

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 pulso, diz:

Jundiahy, 14 de março de 1937

Ilmo. Sr. José de Oliveira Brachado

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,

Atenciosamente

Criada e admiradora

Dulcinéia Marciano”.

O pai da noiva era, nessa ocasião chefe de seção, o noivo Djamin trabalhava na Paulista.²⁵

Eram também comuns as cartas dirigidas aos superiores solicitando transferência de local de trabalho e, principalmente, admissão de parentes. Nesses casos um poderoso argumento é o pertencimento aos quadros da Paulista há muito tempo assim como a existência de tradição familiar de trabalho na Companhia²⁶.

Os processos que levam a esta formação de uma identidade de ser ferroviário, estimulados pela CPEF, implicam na construção de uma percepção e consciência de classe e atendem às necessidades e expectativas da empresa sobre o controle da força de trabalho. Entretanto estes percursos fazem também parte da formação da classe trabalhadora, constituem experiências comuns e levam a movimentos de autonomia e contestação que materializam os confrontos capital-trabalho. A construção de uma carreira funcional e de associações de ferroviários fazem parte deste processo de mão dupla.

Os sindicatos, enquanto associações operárias, serão na Paulista, como de resto na sociedade brasileira daquele tempo, organizações perseguidas e não legitimadas pela empresa. Outras formas associativas foram construídas neste período, muitas delas a partir de iniciativas da empresa ou por ela estimuladas e que tiveram importante papel na definição de uma identidade ferroviária que, às vezes, aproximava-se de um pertencimento à classe trabalhadora em geral. Mas, estas associações faziam também parte de estratégia da empresa para a constituição 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 Beneficente que era encarregada dos serviços médicos e dentários e a já mencionada Escola de Aprendizes que tinha a função de formar “técnica e moralmente” a futura mão de obra da empresa. As Cooperativas de Consumo criadas em 1902 deveriam fornecer aos ferroviários gêneros alimentícios e objetos de uso pessoal com preços mais acessíveis e 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 precária²⁷. Estas associações foram objeto de disputa e discórdia entre os ferroviários e a empresa como fica explicitado na greve de 1906. A construção de casas para os trabalhadores foi uma atividade desenvolvida pela empresa desde a sua fundação. Nos prontuários pesquisados temos que as casas construídas pela Paulista em Jundiaí foram ocupadas por ajustadores, ferreiros, trabalhadores, escriturários, caldeireiros. Nenhum destes cargos pertence aos patamares mais qualificados da Paulista. Talvez por isso esta região da cidade ocupada por estes ferroviários tenha sido, às vezes, identificada com ‘cortiço’²⁸.

Os funcionários criaram por iniciativa própria, em 1900, o Grêmio Recreativo na cidade de Jundiaí²⁹. Os sócios eram todos ferroviários, mudando este quadro somente em 1945. Para os cargos de diretoria eram aceitos ferroviários ou ex – ferroviários. O Gabinete de Leitura Rui Barbosa em Jundiaí foi criado em 1907 e reunia as Atas das Assembléias Gerais, as Atas de Reuniões das Diretorias e Estatutos da Sociedade, assim como assinava jornais de fora e locais, além de vários livros. O Paulista Futebol Clube constituiu-se em 1909. Participavam deste clube 100 sócios, todos ferroviários. A Banda Paulista: em 1910 e o Tênis Clube Paulista (atual Clube Jundiaense) em 1930 completam esta lista de importantes marcos de uma vida cultural e social ligada à ferrovia Paulista indicando suas estreitas relações com os processos de urbanização então em curso.

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 participar da fundação do Grêmio e ser um dos primeiros jogadores do time da Paulista. Ele foi admitido na Paulista nesse mesmo ano de 1900 como aprendiz de fundidor trabalhando em Jundiaí até 1911 quando já era carpinteiro. Aposentou-se em 1950 como inspetor de carros e vagões, função exercida em Campinas. Apresentava problemas na ficha funcional devido a recorrentes telefonemas de sua “senhora ilegítima” que acabavam por perturbar os andamentos dos trabalhos³⁰. 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 aposenta-se. Participou da primeira diretoria do Gabinete de Leitura e do Grêmio Recreativo³¹. 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 aposenta-se em 1928³². 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, Jundiaí (parte da área da cidade que cresce por causa da ferrovia e em direção às linhas da Paulista e Ituana), vizinho do Grêmio. 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”³³

Em 1903 foi constituído o primeiro time de futebol da cidade – Jundiahy Foot Ball Club formado por funcionários da Paulista que extingui-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 deste ano, no pátio de manobras da Paulista, ao lado da locomotiva 34, fundam o time que terá como treinadores Frederico Fuller e José Coimbra³⁴. 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. Faz carreira nesta função onde aposenta-se como contra-mestre em 1949, depois de 48 anos trabalhados na Paulista³⁵. O outro técnico era português, nascido em 1876 e começa 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 1930³⁶. Nicomedes Correa tinha como colegas de equipe Henrique West, os irmãos João, Dino e Tancredo Siqueira, Alberto Correa, Luchese Wihit e Adão Gray. Este era funcionário dos mais qualificados da empresa. Escocês, nascido em 1868, começa 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. Aposenta-se em 1931. De todos os 1941 prontuários pesquisados foi o único registro de funcionário que viaja para a Europa e Estados Unidos, com objetivo de rever familiares, por seis meses, tendo seu salário integralmente pago durante este período³⁷.

Em todas estas trajetórias podemos perceber características fundamentais do “ser ferroviário”, sejam aquelas expressas em um 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”, são argumentos recorrentemente utilizados pelos funcionários quando necessitam de aumentos, licenças ou para solicitar a contratação de parentes. Também lançam mão deste vínculo com a empresa para distinguirem-se de outros colegas que não compartilham desta postura que funciona sempre como uma “moeda de troca” nas estratégias de estabelecimento de relações funcionais. Lazaro Angelo 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...”³⁸

Os ferroviários procuravam também se destacar no exercício de suas funções não só pelo 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 artesanais de valorização do trabalho, individualizar-se era fundamental. Membro de uma categoria profissional procurava desenvolver características que, no exercício da função, ao mesmo tempo o integrassem e o particularizassem. A forma de apitar o trem, quando ele chegava ou partia era uma destas estratégias. Olavo 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...”³⁹

Esta relação entre um trabalhador que constrói sua identidade e a empresa que se constrói como controladora e compradora de trabalho livre⁴⁰ 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 fragmenta em várias operações que requerem quatro e, às vezes, até cinco trabalhadores. Esta fragmentação de funções é peça importante na consolidação da prática de "seguir uma carreira dentro da empresa", sendo esta um elemento fundamental nos mecanismos de controle e construção de identidade e decorrente da ampliação da própria empresa. Este processo de parcelamento das funções faz parte dos mecanismos que o capital possui para relacionar-se com o trabalho⁴¹.

As subdivisões e parcelamento de funções podem ser claramente percebidos observando a função de escriturário do Departamento de Tráfego. Ela é subdividida em ajudantes, auxiliares de escriturário, assim como, há a divisão de 1º, 2º, e 3º escriturários. Ou ainda nas funções da turma de guarda freios composta de guarda-trem, ajudante, praticante de trem e maquinista. Os primeiros são responsáveis pela composição e o segundo pela máquina, isto para não falar em limpadores, foguista de 1ª, 2ª, e 3ª classes que auxiliam 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.

Além da fragmentação das funções e atividades há um outro aspecto bastante significativo neste processo de estruturação de mecanismos de controle do trabalho. Trata-se de processos onde a empresa passa a realizar atividades antes “terceirizadas”. Assim vai retirando de alguns artesãos das regiões por onde passavam os trilhos, o controle sobre o produto de seu trabalho. A CPEF começa suas atividades adquirindo os produtos das pequenas oficinas, ampliando gradativamente seu controle sobre elas, até o momento em que consolida suas próprias oficinas, obrigando o fechamento destes pequenos empreendimentos e a proletarização de seus proprietários. Estes trabalhadores de fornecedores de produtos passam à condição de operários da Companhia⁴².

A carta de um funcionário, enviada ao seu superior, solicitando contagem de tempo de serviço para sua aposentadoria, exprime bem a idéia 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...”⁴³

É possível perceber na referida carta o mecanismo que a Companhia Paulista usou para transformar o dono da única oficina de fundição da região em mais um mestre de fundição no seu quadro de funcionários. Assim continua o nosso fundidor: “...Em 1882, o Snr. Dr. Walter J. Hammond, então Inspector Geral, declarou a mim que, em virtude de Mac Hardy e Lidgerwood também haverem apresentado propostas à Paulista, para fundição de ferro e bronze, achava ele, Dr. Hammond, que também eu deveria entrar na concorrência, o que fiz. Oito dias depois mais tarde fui cientificado pela Diretoria, em ofício assinado pelo Exmo. Snr. Conde de Prades, de que as obras da fundição, deveriam a continuar a ser feitas da mesma forma, por mim, sem qualquer alteração...”⁴⁴.

A CPEF que nos seus primeiros anos de funcionamento “terceirizava” a construção da linha, a contratação de trabalhadores desqualificados e semi-qualificados e o fornecimento de materiais tais como postes e dormentes tenderá a concentrar estes serviços, colocando-os diretamente sob seu controle. Assim temos a questão da construção das Oficinas, verdadeiro estabelecimento industrial, que acabam por inviabilizar a existência autônoma de, por exemplo, fundidores como o senhor Henrique Faber. Além disso, a CPEF passa a ter suas próprias áreas de reflorestamento de onde retira a madeira necessária para a fabricação de seus postes e dormente. Em relação aos trabalhadores estabelece formas de treinamento e recrutamento a partir de seus próprios funcionários, conforme já destacamos. Os trabalhadores da construção e manutenção das linhas também serão, a partir do início do

século XX contratados da empresa apesar de manterem um perfil de instabilidade definido por múltiplas e rápidas admissões e demissões.⁴⁵

A diferença de valores salariais entre as várias funções, assim como a subdivisão de atividades de mesmo cargo criaram uma hierarquia que consolida a organização de carreiras funcionais e que revela a remuneração monetária como elemento impulsionador de busca de ascensão funcional.⁴⁶

TABELA V
Salário Mensal Médio Inicial de Funcionários por período da pesquisa.

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

Fonte: **prontuários da CPEF**

Neste quadro acima delineado de relações funcionais, construção de uma identidade ferroviária e controle da força de trabalho, 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, em geral, excluídos da empresa⁴⁷.

Os dispositivos contratuais existentes na contratação dos ferroviários e implementados e incrementados ao sabor das necessidades da empresa no dia a dia eram extremamente rigorosos em relação às atividades, 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 Beneficentes funcionasse como mecanismo de cooptação. A instabilidade do trabalho e a dependência dos chefes no arbitramento de tarefas e jornadas e as práticas nomeadas paternalistas há muito vinham sendo, no setor ferroviário, objeto de protestos.

No caso da Paulista os funcionários deflagraram uma greve em 1906 que paralisou os serviços da empresa. Protestavam contra as demissões e sua arbitrariedade, desconsiderando um critério que julgavam essencial – qual seja, quanto mais tempo de serviço maior a estabilidade - e contra a obrigatoriedade de pertencimento às Associação Protetora das Famílias dos Empregados e à Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista que serviram aos interesses dos chefes e significavam contribuição compulsória para todos os funcionários. Especialmente travavam uma luta contra o chefe da locomoção. Na petição que o advogado dos grevistas encaminha em 24 de junho de

1906 com vistas a obter habeas-corpus para os trabalhadores presos, são explicitados os motivos que levaram a deflagração da greve e 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 visita-los, 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”⁴⁸

A greve acaba em 29 de maio. Reunidos no Largo da Matriz em Jundiaí, cidade sede das Oficinas da Paulista e com maior concentração de seus funcionários, junto ao coreto, os ferroviários iam sair em caminhada pelas ruas da cidade. As forças policiais presentes iniciam um confronto com os grevistas que resulta na morte de três homens: dois operários e um soldado. As ferrovias e seus trabalhadores transbordam constantemente para as cidades. Neste quadro a greve e a morte são momentos trágicos de uma relação de exploração que é cotidiana.

NOTAS:

¹ Ver, dentre outros, 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; Maria Odila L S Dias, *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo, 1984; Peter Eisenberg, *Homens esquecidos – escravos e trabalhadores livres no Brasil, séculos XVIII e XIX*. Campinas, 1989; Eduardo Silva, *Dom Obá II D'África, o príncipe do povo. Vida, tempo e pensamento de um homem livre de cor*. São Paulo, 1997

-
- ² 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, arredio à prática regular do trabalho.
- ³ As cidades que se formam/transformam neste período não são apenas continuidade/expansão das pré existentes. Ver, dentre outros, Ana Lúcia Duarte Lanna, *Santos, uma cidade na transição*. São Paulo, 1996
- ⁴ Eric Hobsbawm, *A era do capital, 1848-1875*. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1982
- ⁵ José Cechin, *Construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de mestrado, UNICAMP, 1978. p. 30. O autor faz esta afirmativa a partir da apresentação do processo de integração horizontal das ferrovias do norte fluminense e sudeste mineiro. O autor também destaca as diferenças entre as ferrovias da cana e do café a partir da rentabilidade do investimento.
- ⁶ Ver para esta discussão Flávio Saes, *Ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo, HUCITEC, 1981, especialmente capítulo 1
- ⁷ R. Mattoon Jr., *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro: a local railway enterprise in São Paulo*. Doutorado Yale University, 1971. p. 47.(tradução nossa)
- ⁸ Em 1869 o engenheiro chefe recebia de salário anual 12.000\$000 mais gratificação de 100\$000 mensais para transporte e estadia. Os trabalhadores da construção recebiam em 1885 3\$000 por dia. Segundo Mattoon, *op. cit.* p.201, estes valores teriam crescido 100% entre 1860 e esta data. Em 1891 os salários são reajustados devido a forte crise econômica por que passava ao país, decorrente da desvalorização do café. A Mogiana reajustou seus salários em 1890
- ⁹ Pedro da Silva Telles, *História da Engenharia no Brasil*. Ao Livro Técnico, Rio de Janeiro, 1984 p. 215
- ¹⁰ Para a discussão que distingue trabalhadores da construção de ferroviários ver Maria Lúcia Lamounier, “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil do século XIX” in: *Revista História Econômica História de Empresas*, v.III.1. São Paulo, HUCITEC, 2000
- ¹¹ *Relatório da Companhia Paulista de 30 de julho de 1871*, p. 4
- ¹² Dr. Quirino dos Santos, Inauguração...in: *Gazeta de Campinas*, citado por Adolpho A Pinto, *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo, 1977 p. 40/41. Vale lembrar que a Companhia Paulista, assim como a Mogiana, foi construída em função dos interesses do café. Estimularam a ampliação dos cafezais, mas não os precederam. Interferiram e estimularam o crescimento das cidades, mas não as fizeram. Os interesses dos dirigentes e acionistas eram ligados ao café, mas não exclusivos, eram grupos urbanos, com interesses específicos o que fez da Paulista uma grande empresa de serviços públicos, considerada exemplo de eficiência e lucratividade.
- ¹³ Penso aqui na questão colocada pela estética do sublime como contraposta à do maravilhoso. Ver S. Greeblatt, *Possessões Maravilhosas*. São Paulo, 1996 e C.Bertrand e S.Grusinski, *História do Novo Mundo*. São Paulo, 1998 e Nicolas Taylor, “The awful sublimity of the victorian city” e Roberto Romano, “O sublime e o prosaico” in: *Revista Brasileira de História*, n 8/9. São Paulo, 1985
- ¹⁴ Relatório da Companhia Paulista de 28/09/1872 Lilians Segnini, *Ferrovia e ferroviários*, São Paulo, 1982 p. 39. José Cechin afirma que uma vez em funcionamento as ferrovias terão que lidar 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” José Cechin, *op. cit.* p. 48 A manutenção e operação das vias férreas organiza-se em uma área referente à condução dos trens, administração das estações, telégrafo, oficinas, etc (TRÁFEGO). A TRAJÃO ocupa-se dos serviços de material rodante e a VIA PERMANENTE (no caso da Paulista LINHA) dos trabalhos de substituição de dormentes, trilhos, taludes e obras de arte. Além disso há toda a parte administrativa e todo o trabalho de manutenção e reparação realizado nas Oficinas.
- ¹⁵ Ver, por exemplo os trabalhos de Wilma Perez, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*, dissertação de mestrado. Campinas, 1976, Dulce Pompeo de Camargo Leite, *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas, 1986 e Lilians Segnini, *op.cit* específicos para as ferrovias paulistas. “Ao exportarem material ferroviário os centros do capitalismo estavam exportando também as relações de produção contidas na maquinaria” Wilma Perez, *op. cit.* A autora associa imigração e implantação da rede ferroviária assumindo

premissa já discutida e problematizada que vincula imigração e mercado de trabalho livro. Lílana Segnini, *op. cit.* Compartilha deste argumento. Sabe-se que a maioria dos imigrantes eram desejados por nossas elites, seus contratadores de trabalho, exatamente por serem trabalhadores desqualificados do ponto de vista das relações capitalistas, já expropriados e proletarizados. Não tinham nenhuma trajetória prévia de experiência em trabalho industrial ou ferroviário.

¹⁶ Peter Eisenberg, *op.cit.*

¹⁷ Cp.75.4-75 prontuário no 1635

¹⁸ 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.

¹⁹ Cp.75.4-145, prontuário 2655, ficha 976

²⁰ Osório Augusto da Silva, cp 75.4, caixa 160, ficha 2849.

²¹ Esta é iniciativa que demonstra claramente a intenção de constituição da "família ferroviária" como forma explícita de controle e qualificação profissional. A Paulista, que efetivamente funcionava como grande indústria, associava então a formação da classe trabalhadora com a 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. Apenas em 1934 a empresa empreenderá novas tentativas neste sentido criando o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional. A Companhia também enviava, para o estrangeiro, técnicos para serem treinados. Particularmente quando do processo de eletrificação da linha em 1922 vários profissionais foram enviados principalmente para os Estados Unidos

²² O acompanhamento das punições pode ser acompanhado através da análise dos prontuários dos funcionários. Parte destas informações estão sistematizadas nas fichas funcionais que compõem um banco de dados elaborado a partir da pesquisa por nós coordenada

²³ 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

²⁴ O funcionário que cuida 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.

²⁵ Cp75.4-78 prontuário no 1647 ficha 457

²⁶ Cp 75.4-93 prontuário 1831 onde o ferroviário Luis Costa solicita emprego para seu sobrinho Humberto Tortorelli e sua filha Zilda Aparecida que efetivamente consegue o emprego almejado

²⁷ Estes dados foram retirados de Lílana R. P Segnini *op.cit.*; e, Publicação do Grêmio Recreativo dos Empregados da CPEF *Comemoração dos 94 anos*, 1994

²⁸ 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.

²⁹ A totalidade destas associações tinha sede em Jundiá que era a sede das Oficinas da Paulista e concentrava a imensa maioria dos empregados da empresa. Este dado corrobora nosso destaque para o papel das Oficinas na compreensão do significado das ferrovias nos processos de industrialização e urbanização na sociedade brasileira.

³⁰ Cp 75.4-72, prontuário 1598, ficha 313

³¹ Cp.75.4-166, prontuário 2915 ficha 929

³² Cp 74.4-185, prontuário 3180, ficha 1219

-
- ³³ *Grêmio 94 anos*, Jundiaí, pp. 17 e 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 torneireiro, em 1896. Muda-se para Jundiaí já com família constituída e é promovido o torneireiro 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 1964. São portanto pelo menos oito décadas em que a Paulista permanece como elemento estruturador desta família seja pelos salários seja pela sociabilidade. Cp75.4-66, prontuário 1401, ficha 277
- ³⁴ José Silva Oliveira Filho, *Como o Paulista footbaal club surge entre os ferroviários*. Trabalho de Graduação, Faculdade Padre Anchieta, 1993 e *Jornal de Jundiaí*, 31/01/1999
- ³⁵ Cp75.4-113, prontuário 1117, ficha 77
- ³⁶ Cp 75.4-114, prontuário 2169, ficha 1732
- ³⁷ Cp 75.4-138, prontuário 2572, ficha 687
- ³⁸ Lazaro Angelo da Silva, Cp 75.4, caixa 71, ficha n. 2507.
- ³⁹ Olavo Amadeu de Assis, *O Ferroviário, nos trilhos, na saudade*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1985, p. 23
- ⁴⁰ Harry Braverman, *Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no Século XX*. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 1981, discute a relação entre qualificação do trabalho, controle do trabalhador e desenvolvimento do capitalismo.
- ⁴¹ *Idem*, p. 79 “...o modo capitalista de produção destrói sistematicamente todas as perícias a sua volta, e dá nascimento a qualificações e ocupações que correspondem às suas necessidades...” ou ainda, André Gorz. *Crítica da Divisão do Trabalho: textos*. São Paulo, 1980, “a origem e o sucesso da fábrica (...) explicam-se pelo fato dela despojar o operário de qualquer controle e de dar ao capitalista o poder de prescrever a natureza do trabalho e a quantidade a produzir” p.41
- ⁴² Iomar Barbosa Zaia, Relatório de Iniciação Científica, FAPESP, 1999 Trabalho desenvolvido sob minha orientação
- ⁴³ Cp 75.4-169, prontuário n. 2852,
- ⁴⁴ *Idem*.
- ⁴⁵ Este processo de concentração de atividades deve ser inserido num quadro de discussões sobre a relação entre ferrovias e industrialização, que foge ao escopo deste artigo.
- ⁴⁶ Esta tabela foi elaborada por Iomar B. Zaia, *op. cit.* 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. Assim, constava em nosso banco de dados fichas de 137 maquinistas, 60 feitores, 34 chefes, 15 telegrafistas, 104 trabalhadores de linha e, no caso de auxiliares/ajudantes e aprendizes, por não ficarem nesta posição por muito tempo, tomei como base a soma das fichas de maquinistas, feitores, telegrafistas e trabalhadores de linha, ou seja, um total de 250 fichas Estes dados foram obtidos a partir das informações constantes nos prontuários dos funcionários, base do banco de dados resultado desta pesquisa.
- ⁴⁷ 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. Segundo Dulce Pompeo de Camargo Leite a Paulista despediu não só os líderes da greve de 1906 despediu operários em massa e enviou listas de grevistas demitidos para vários lugares de forma a que não encontrassem colocação. p.194
- ⁴⁸ Transcrito do *Jornal do Comércio* de São Paulo de 24 de maio de 1906 e citado por Liliana Segnini, *op. cit.* p. 48