

## Ferrovia e trabalho: o caso do patrimônio ferroviário paulista

**Marco Henrique Zambello**



Mestre em Sociologia FFLCH / USP, Doutorando em História IFCH / Unicamp. Campinas [SP], Brasil.  
<zambello@usp.br>.

CONPADRE'2010. Apresentado no 1º Seminário de Patrimônio Ferroviário [Conpadre n.04/2010].  
Conferência Internacional sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional. Campinas e Jaguariúna [Brasil], 2010.

---

### Resumo

Este artigo apresenta o processo de unificação e privatização das estradas de ferro paulista, a partir da configuração das relações de trabalho estabelecidas nos anos 1970. Por meio do relato de um antigo ferroviário é possível compreender as razões da decadência ferroviária, que vão além da mera concorrência rodoviária. Se no passado as ferrovias significavam progresso e eram grandes empregadoras de trabalhadores, hoje representam abandono. Assim como prédios de oficinas, estações, moradias operárias, o sentido do patrimônio ferroviário está ligado à história do trabalho na ferrovia. A privatização subtraiu os elementos que reproduziam a identidade ferroviária.

### Palavras-chave

Unificação, privatização, trabalho.

## Railroad and work: the case of railway heritage in São Paulo Estate

### Abstract

This article presents the process of unification and privatization of the paulista railways, located from the setup of working relationships established in the 1970s. Through the reporting of an old railman it is possible to understand the reasons of railway decay, which go beyond merely road competition. If in the past the railroads represented progress and were major employers of workers, today it represents abandonment. As well as terraced workshops, stations and flats workers, railway heritage is linked to the history of work on the railroad. Privatization removed elements which enclosed a copy of the identity.

### Keywords

Unification, privatization, work.

O parque industrial do interior do estado de São Paulo deve seu crescimento aos serviços prestados pelas antigas Companhia Paulista, Companhia Mogyana e Estrada de Ferro Sorocabana. Juntas, introduziram mais de 6000 km de linhas, com ramais, estações, oficinas, moradias operárias, depósitos e pátios nas cidades abrangidas por elas, criando condições para o desenvolvimento econômico, além de proporcionar a criação de inúmeros postos de serviços para o trabalho na própria ferrovia. Porém, o retrato de hoje é o abandono e o saque do patrimônio ferroviário do passado.

Dois momentos marcam a crise do transporte ferroviário no estado: a unificação das companhias paulistas estatizadas, no início da década de 1970; e a reprivatização do setor ferroviário brasileiro, nos anos 1990. Com a unificação e a reprivatização, inúmeras mudanças foram operadas no modo de administração do trabalho ferroviário, seja em razão de problemas econômicos internos, ou fatores ligados à economia nacional. Porém, é certo afirmar que o abandono ferroviário se deve à subtração do trabalho das ferrovias. O objetivo neste artigo é analisar a unificação e a privatização das estradas de ferro paulistas, suas conseqüências materiais e sociais, partindo da caracterização das relações de trabalho, por meio de um relato de um antigo ferroviário.

Até 1950, apenas a E.F. Sorocabana era administrada pelo estado. Em 1952, a Companhia Mogyana foi estatizada. Em 1959, 1960 e 1961, trabalhadores da Companhia Paulista realizaram grandes greves em favor da estatização da empresa.

Tais greves foram motivadas pela incorporação dos ferroviários das empresas estatais ao quadro do funcionalismo público. No dia 19 de setembro de 1959, o governador Carvalho Pinto oficializou o Estatuto dos Ferroviários, que dispunha a reestruturação dos quadros de pessoal e promoção para mais de 50% dos servidores<sup>1</sup>. O decreto 35.530 tornou explícitas as diferenças entre os trabalhadores da Companhia Paulista e das empresas estatais, com a estabilidade de emprego. Outras mudanças nos regimentos das estradas de ferro estatizadas acrescentavam novas perspectivas ao empenho do sindicato dos ferroviários da Paulista para a melhoria do seu mundo de trabalho, como: pequenas modificações na disciplina de horários de entrada e saída do serviço, remoções e, sobretudo, a organização do trabalho baseado em um plano de carreira, que somava benefícios salariais ao longo do tempo<sup>2</sup>.

Em 1959 e 1960, o sindicato não obteve sucesso quanto à encampação. Apenas em 1961, as conjunturas políticas favoreceram tal empreitada, dado o alinhamento político entre o líder sindical, o governador e o presidente Jânio Quadros. O governador Carvalho Pinto encampou a Companhia Paulista após o aval do recém eleito presidente, que substituíra Juscelino Kubistchek.

Hary Normanton, deputado federal, líder das greves e presidente do sindicato, no seu manifesto de apoio ao Golpe Militar justificou a cassação dos direitos sindicais

<sup>1</sup> Correio Paulistano, 19/09/1959.

<sup>2</sup> Fonte: Estatuto dos Ferroviários, decreto nº 35.530, de 19 de setembro de 1959, aprova o estatuto dos ferroviários das estradas de ferro de propriedade e administração do Estado.

dos ferroviários subversivos e ainda demonstrou otimismo quanto às mudanças que se poderia esperar da intervenção do governo estadual nas ferrovias.<sup>3</sup> Ele teve seu mandado cassado em 1968, por meio do AI-5.

Sob a administração estatal, em 1967, a Companhia Paulista incorporou a Estrada de Ferro Araraquara, assim como a Mogyana incorporara a “São Paulo-Minas”. Em 1970, o governo autorizou a constituição e organização de três sociedades de ações, sob as denominações de Estrada de Ferro Sorocabana S/A, Estrada de Ferro Araraquara S/A e Estrada de Ferro São Paulo-Minas S/A. Em 28 de outubro de 1971, por meio da Lei 10.410, o Estado criou a FEPASA – Ferrovia Paulista S/A. A unificação definitiva das cinco ferrovias foi concretizada em 10 de dezembro, tendo o Estado como seu subsidiário, com o principal objetivo de assegurar condições que propiciassem à nova ferrovia constituída

[...] “os recursos necessários à renovação do material rodante, da via permanente do sistema elétrico e dos demais equipamentos; e liberar o transporte por ela realizado de situação discriminatória em relação ao transporte rodoviário” (SÃO PAULO, 1971)<sup>4</sup>.

Todavia, a reestruturação colocada em prática na ferrovia paulista a partir da década de 70, foi diferente daquela esperada pelos dirigentes da categoria.

Naquele momento, a FEPASA contava com 7,1 funcionários por quilômetro de via, um contingente de 36.665 ferroviários para 5.250 Km de estradas de ferro: 17.237 da Sorocabana; 5.709 da Mogyana; 547 da São Paulo-Minas; 10.101 da Paulista; e 3.071 funcionários da Araraquara. A direção da FEPASA, em 1972, já anunciava a redução para 29.386 empregados, ou seja, menos 7.279 servidores<sup>5</sup>, representando 5,65 funcionários por quilômetro, reduzindo a meta fixada pela administração, de 6 servidores por quilômetro. Para a administração, o “enxugamento” no quadro de funcionários era necessária, dada às dificuldades sentidas nas receitas da Mogyana e da Paulista, nos anos anteriores à unificação (Quadros 1 e 2):

**Quadro 1.** Situação financeira da “Cia. Mogyana de E. F.” (1968-1970).

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro SITUAÇÃO FINANCEIRA			
Ano Cr\$	Receita Cr\$	Despesa Cr\$	Déficit Cr\$
1968	20.156.339,21	42.693.584,55	23.971.824,34
1969	23.892.670,27	50.762.198,67	28.545.443,70
1970	30.419.854,84	60.636.195,10	32.202.065,89

Fonte: Relatório da Diretoria<sup>6</sup>

<sup>3</sup> “Agradecemos, também, à direção da Cia Paulista, na rapidez de adaptar a empresa, de sociedade anônima à de propriedade e administração do Estado, dando a seus servidores todas as vantagens e regalias, inerentes aos funcionários do Estado. Congratulamo-nos com a diretoria da empresa e especialmente com o Diretor de Pessoal que não mediu sacrifícios para a cidadã transformação e esperamos que os acertos a serem feitos se efetivem rapidamente.” Fonte: Manifesto aos ferroviários e ao público em geral. Campinas, 23 de abril de 1964. DEOPS, 50-B-7-413.

<sup>4</sup> Decreto de Lei N. 342 de 1971. Mensagem n.139 do Sr. Governador do Estado. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 06 de Outubro de 1971, p. 53.

<sup>5</sup> Dos quais “3.052 excluídos por diversos motivos, incluindo 1.300 por aposentadoria e 4.227 remanejados para vários órgãos da administração centralizada ou descentralizada do Estado.” *Revista Nossa Estrada*, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.22.

<sup>6</sup> *Revista Nossa Estrada*, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.16.

**Quadro 2.** Situação financeira da “Cia. Paulista de E. F.” (1965-1970).

Companhia Paulista de Estradas de Ferro SITUAÇÃO FINANCEIRA			
Ano Cr\$	Receita Cr\$	Despesa Cr\$	Déficit Cr\$
1965	23.371.535,28	49.572.514,85	26.200.979,57
1966	29.159.768,40	69.660.091,54	40.500.323,14
1967	35.721.567,88	90.788.351,79	55.066.783,91
1968	45.793.291,07	120.580.776,47	74.787.485,40
1969	53.868.134,72	136.503.615,41	82.635.480,69
1970	79.350.608,56	144.920.873,37	65.570.254,81

Fonte: Relatório da Diretoria<sup>7</sup>

De fato, tal como ficou demonstrado nas tabelas, o déficit das empresas ferroviárias cresceu ao longo dos anos. O economista Julio Colombi Netto (1975: 71) entende que o

[...] “próprio processo de industrialização, ao concentrar na Capital grande contingente populacional, substituiu em parte o mercado externo como pólo de atração de atividade econômica do interior. Desta forma, criam-se os novos fluxos de transporte (alimentos e matérias primas)” [...] “Entretanto, a fase de prosperidade das Companhias de Estradas de Ferro já passara. Agora, a necessidade de manter estes serviços (ainda essenciais para a economia) leva, mais cedo ou mais tarde, à estatização das ferrovias” [...] “Em suma, o Estado passa a administrar o sistema de transportes já em franco declínio: obviamente não poderia esperar de tal sistema a obtenção de grandes saldos operacionais” (COLOMBI NETTO, 1975: 71).

Nos anos 1970, a reestruturação da unificação estatal exigiu nova configuração na organização do trabalho e o corte radical de despesas. Uma das principais medidas foi a extinção de ramais ferroviários que serviam pequenas comunidades. Na organização do trabalho, a maior mudança foi sentida entre os ferroviários da ex-Companhia Paulista, que ainda viviam uma rotina marcada pela disciplina, refletida na pontualidade dos trens da empresa: “podia até ajustá o relógio com a passagem do trem”. Basicamente, as novas configurações do trabalho foram regidas pelo estatuto do ferroviário de 1959 e pelas exigências dos cortes, para conter os déficits. Regras mais flexíveis liberaram os trabalhadores de certas exigências, no entanto, isso teria acontecido à custa da qualidade do serviço prestado pela empresa. O Sr. Milton Dias da Fonseca, 68<sup>8</sup>, natural de Bebedouro, tem a seguinte idéia a respeito das mudanças processadas com a unificação das companhias:

“Porque no meu tempo da Paulista, a gente procurava sempre manutenção de vagões, nunca prá um vagão encostá numa linha e dexá o vagão apodrecê. Porque o intuito da Paulista era colocá o vagão prá corre, num é parado. E o contrário que aconteceu na FEPASA, o vagão entrava lá, tinha um defeito lá que num podia saná, precisa sê a oficina, joga lá, vai jogando lá. Teve um tempo que chegô a tê mais de trezentos vagão encostado. Então, o que aconteceu era isso aí. Então, o que acontece, cê tira um vagão da frota, vai caindo, né. Se você tem mil vagão, você encosta trezentos vagão aí, já vai pra 700. E vai perdendo. Fora isso aí, eu falo só Ribeirão Preto, você pega Uberaba, você pega Uberlândia, Botucatu, Assis, Presidente Prudente e vai embora... Agora você vê quantos

<sup>7</sup> Revista Nossa Estrada, Ano 52 – n<sup>os</sup> 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.11.

<sup>8</sup> Entrevista realizada em abril de 2003.

*vagão não tinha encostado por aí. [...] Eu já vô usa o português claro: a Paulista cê punha um Engenheiro numa repartição, Chefe de Tração, a nossa pertencia a tração. Esse chefe da tração ia criar raiz alí. Então tinha conhecimento. Então ele fazia o quê: ele tinha a superintendência, tinha o escritório dele lá, então ele vinha na repartição. Ele vinha no depósito da locomotiva, ele ia vê onde era o reparo do vagão, ele vinha vê. Então o que acontecia, e ele ficava alí. Na modificação de FEPASA, o negócio parece que caiu”. (FONSECA, 2003) [...]*

Este é o olhar de um ferroviário que entrou na Companhia em 1955 aos 17 anos como lenheiro e teve a carteira assinada somente aos 25 anos, quando ingressou no cargo de praticante examinador de veículos em Bebedouro. Tornou-se ferroviário, pois muitos da sua cidade eram ferroviários, como seu pai:

*[...] “A maior parte era tudo ferroviário. Porque Bebedouro tinha uma base mais ou menos... Porque Bebedouro tinha depósito de locomotiva, tinha baldeação que era onde trabalhava alguns funcionários, tinha a repartição nossa, que era o PRV (Postos de Revisões de Vagões) que nós trabalhava ali também. Tinha a lavação de carro, né, tinha os trem de passageiro que circulava ali tudo, prá Rincão, prá Nova Granada. Então, naquele tempo tinha. Era um ponto ali que tinha mais de, só ali da Paulista, casa da Paulista, tinha 111 casa. Ali tinha uns 2 mil, 3 mil empregado entre todas repartição ali. Daí pra fora né. A gente sabia mais ou menos” [...]*

O Sr. Milton foi removido para Campinas em 1972, assim que fechou o posto de reparos de vagões na sua cidade<sup>9</sup>. Aposentou-se em 1998 no cargo de inspetor de manutenção de vagões. É um olhar sensível às principais mudanças ocorridas na empresa pelas greves da encampação, pela queda da disciplina e pela reprivatização do sistema ferroviário. Na sua memória, a visão que mais o impressiona em relação à administração estatal é a dos vagões enfileirados e abandonados, vagões cuja manutenção era de responsabilidade sua, vagões danificados que tempos atrás poderiam lhe causar punições. Vagões que não são seus, mas cuja disciplina e zelo o tornava produtor da obra oferecida ao olhar, que hoje questiona as razões do abandono. O zelo instituído pela relação de proximidade da chefia com o ambiente de trabalho foi descaracterizado pela reestruturação. São tempos diferentes de trabalho, com regras diferentes e administrações diferentes.

O Sr. Milton compreende que a queda no sistema ferroviário tem origem na forma como a empresa foi administrada. Não havia mais o superintendente, como nos tempos da Companhia Paulista<sup>10</sup>. O sistema divisionário, que separava as funções administrativas entre funcionários de diferentes graduações, foi substituído. A reestruturação tirou o Chefe de Tração dos antigos centros de manutenção e foi

<sup>9</sup> A partir daquela data, os serviços de manutenção de locomotivas, vagões e carros de passageiros se concentraram em Campinas, Rio Claro e Paulínia. A remoção de ferroviários de uma cidade a outra é marcante e infelizmente não tenho dados para uma análise mais aprofundada. Mas, é possível afirmar que o impacto foi grande em cidades como Bebedouro, Rincão e Bauru, entre outras, uma vez que se desenvolveram e se sustentavam basicamente por meio dos serviços ferroviários. Após a reestruturação das companhias ferroviárias em 1972 e a privatização na década de 1990, tais cidades sofreram com o fechamento e a transferência de alguns postos de serviços para outros lugares. Em Bauru houve até uma CPI municipal para apurar irregularidades na privatização da FEPASA. Segundo seus representantes, a pior consequência foi o desemprego causado pelo fechamento dos postos de serviços na cidade.

<sup>10</sup> O superintendente era figura proeminente na divisão do trabalho, mas cabia aos encarregados de turma organizar os trabalhadores e ministrar a disciplina. Esses encarregados, ou chefes de setores ocupavam tais cargos após um longo período e por merecimento. Obviamente, havia casos em que o sujeito era indicado por um superior em detrimento de outros funcionários mais “aplicados”. Muitos ferroviários descreveram tais situações, em que se consideraram injustiçados, alegando que poderiam ter subido na carreira não fosse a proteção dos chefes a outros com quem mantinham maior afinidade, ou por indicação dos superiores.



subtraída dos locais de trabalho a organização que tornava chefe o funcionário com longo tempo de trabalho em um determinado local. A valorização do trabalhador sustentada pela experiência foi abandonada e o desenvolvimento do sujeito nos locais de trabalho deixou de crescer naturalmente, como uma raiz. A relação que o chefe mantinha com os equipamentos e vagões desapareceu com os cortes de cargos, remanejamentos e pela forma da administração pública eliminar trabalho.

[...] *“O que acontece, cê punha o governador. Cê pegava, punha uma turma aqui dentro. Quatro ano ficava aí. Quando entrava outro, aquele saia e punha outro. Então o nego nunca aprendia. Ele não ía evolú enquanto ferroviário”* [...]

Os cargos administrativos foram distribuídos por apadrinhamento político e com isso a qualidade baseada na “tradição” e experiência foi dando lugar ao abandono de função. A “dança dos chefes” era percebida pelo ferroviário nos locais de trabalho. De quatro em quatro anos, aparecia um profissional diferente em um determinado setor e se apresentava à turma, composta por indivíduos que já viviam nas suas respectivas funções há um longo tempo. O novo profissional superior tinha que conquistar a simpatia dos funcionários e adaptar-se ao universo ferroviário, sem nunca ter lidado com determinadas ferramentas, sem nunca ter estado à frente de uma locomotiva, em alguns casos:

[...] *“Eu já cheguei vê engenheiro em Ribeirão Preto... Ele falô: - Oh Mirto, eu vô pô macacão e vô entra no meio dessa turma prá mim conhecê isso. Falei: - ah chefe, não faça isso! Eu falei: - Não faça isso! Isso é humilhação pro senhor. Pega os folheto que tem tudo sobre vagão, essas coisa e tudo, e vai lendo. Nós troca idéia aqui, tudo. Nois vamo fazendo aqui, tudo. Não faz isso! Cê vai se humilhá! O senhor sendo engenheiro, tem graça o senhor ficá no meio da turma lá, né!? Falei não. (Tom de voz diminuída). Não faz isso não. Nós vamo estudando aqui, pega aqui. (Ele colocou o macacão?) Não colocou nada. Falei prá ele. Ele era esforçado, coitado, tinha vontade”* [...]

Trabalhador ensinando engenheiro. Para o Sr. Milton, talvez, essa tenha sido uma dentre várias contradições no seu mundo de trabalho. O macacão representa um passaporte para entrar no universo do singelo trabalhador ferroviário, marcado pela “humilhação”. A humilhação é dada, também, pelo desconhecimento: usar macacão e misturar-se com os trabalhadores demonstra a diferença quanto aos tipos de conhecimentos. Entrada negada ao engenheiro, pois sua qualificação lhe permite conhecer a profissão, apartado da turma, por meio dos manuais:

[...] *“Porque, eu acho que o Engenheiro tem que tê o estudo dele, conhecimento. Pondo em dúvida, eu era inspetor, eu tinha conhecimento. Ele tinha que chega perto de mim e fala assim: -Oh Mirto, o negócio, como é que é, assim? Assim, assim, assado. Eu falo não, o negócio é assim. Então pegava a papelada, ia lá e mostrava prá ele”* (FONSECA, 2003).

Aqui, o Sr. Milton afirma sua superioridade diante do engenheiro; ele sabe, ou conhece o que outro não sabe, ou não conhece. O trabalhador sabe mais que o “chefe” e isso lhe proporciona poder. Mas, mesmo assim, o engenheiro sustenta o título. A relação de dominação persiste mesmo em uma situação de completa inversão de papéis. Mesmo sem o chefe ter a devida qualificação prática, a hierarquia persiste na imaginação do Sr. Milton. O engenheiro ainda carrega uma trajetória de privilégios, entre eles o de ter estudado. Este direito foi negado ao Sr.

Milton, ou negou a si mesmo. Mas, o tempo gasto no trabalho, que pode ter lhe tirado a oportunidade de estudar, tornou possível formar os seus filhos. O Sr. Milton compreende que essa era uma forma de driblar contradições da vida, como a que serve de base da representação da hierarquia profissional.

Porém, o fato de um ser engenheiro e o outro trabalhador, já distingue as posições dos sujeitos no espaço social. Na interpretação de Pierre Bourdieu (2003: 134)

[...] *“as propriedades atuantes, tidas em consideração como princípios de construção do espaço social, são as diferentes espécies de poder ou de capital que ocorrem nos diferentes campos. O capital – que pode existir no estado objetivado, em forma de propriedades materiais, ou, no caso do capital cultural, no estado incorporado, e que pode ser juridicamente garantido – representa um poder sobre um campo (num dado momento) e, mais precisamente, sobre o produto acumulado do trabalho passado (em particular sobre o conjunto dos instrumentos de produção), logo sobre os mecanismos que contribuem para assegurar a produção de uma categoria de bens e, deste modo, sobre um conjunto de rendimentos e de ganhos”* (BOURDIEU, 2003: 134).

Sob esta interpretação, mesmo que o engenheiro não tivesse o conhecimento ferroviário, a sua formação lhe garantia a posse daquele espaço de trabalho. Na interpretação do Sr. Milton, mesmo numa situação de total domínio seu, em que sua experiência fundamenta o domínio do conhecimento, fato conscientemente caracterizado por ele, os espaços ainda são separados pela relação entre trabalhador e engenheiro. O que está na base do consentimento do Sr. Milton é a aceitação da dominação, absorvida e adaptada ao longo da sua experiência. Mesmo o engenheiro lhe permitindo inverter a situação de dominação, o Sr. Milton percebe um corte abrupto na interação entre sua situação de dominado e a situação de dominante do engenheiro. Segundo Bourdieu (2008: 361), essa relação se dá pela seguinte operação:

[...] *“a experiência que os mais desprovidos de capital cultural podem ter em relação às obras de cultura legítima (ou, até mesmo, de um grande número de espetáculos pré-fabricados que oferece a indústria do show business) não passa de uma das formas de uma experiência mais fundamental e mais comum, a saber: a do corte entre as habilidades [savoir-faire] práticas, parciais e tácitas, por um lado, e, por outro, os conhecimentos teóricos, sistemáticos e explícitos (com tendência a se reproduzir, inclusive no terreno da política), entre ciência e a técnica, a teoria e a prática, a ‘concepção’ e a ‘execução’, o ‘intelectual’ e o ‘criador’, que dá o seu próprio nome a uma obra ‘original’ e ‘pessoal’, de que se atribui, a propriedade, e o ‘braçal’, simples servidor de uma intenção que o supera, executante desapaosado do pensamento de sua prática”* (BOURDIEU, 2008: 361).

Tal situação poderia passar despercebida, se o engenheiro não tivesse demonstrado a contradição entre o seu título e a prática da sua função.

O Sr. Milton observou outras contradições no contexto da ferrovia reprivatizada:

[...] *“A ferrovia afundo mais agora, porque muito engenheiro não tinha conhecimento da área. Se o cê pega um engenheiro eletricista, punha lá na parte mecânica, ele ia conhecê o que? Ele conhecia a parte elétrica, mas vagão não tinha a parte elétrica, só a locomotiva. Então aconteceu isso aí. Tem muito engenheiro que num tinha conhecimento e tava lá e quem tinha que guia ele, era*

*os encarregado de turma. Por isso que a ferrovia foi afundando” (FONSECA, 2003).*

Embora tenha reconhecido as contradições, na visão do Sr. Milton, o engenheiro persiste como o responsável pelo controle e orientação dos subordinados. O encarregado não poderia assumir tal papel, embora possuísse experiência. O problema da decadência ferroviária reside na falta de conhecimento que é obtido da melhor forma ao longo dos anos, por meio da prática. Seria esta a causa da crise do sistema ferroviário, a falta de experiência dos profissionais que exercem os cargos de chefia? Certamente não é a única causa.

Passemos a considerar o problema que é exterior à organização da empresa. A crise que o Sr. Milton verifica na queda do conhecimento e experiência dos seus funcionários é apenas indício da crise de caráter econômico que afeta o sistema ferroviário paulista como um todo.

Em setembro de 1995, foi estabelecido um plano de modernização das ferrovias paulistas, formulado pela equipe econômica do diretor-presidente da FEPASA do período. Assim é a idéia reinante acerca das crises vigentes na empresa:

*“O maior problema atual da empresa é a mudança cultural. O conservadorismo ferroviário é pouco receptivo as mudanças, daí a importância de que as primeiras delas alcancem resultados, para criar um clima de confiança e de colaboração.”*

*“A situação nacional ganha importância, em um mundo que mudou e muda rapidamente. As oportunidades do país, no processo de globalização, só podem ser vistas caso tenham um norte para dirigir os esforços coletivos. Os mecanismos de mercado se prestam a ajudar a conhecer as possibilidades de empresas já constituídas. Podem sinalizar para as atividades privadas ou mesmo públicas, caminhos novos a serem trilhados com menor ou maior risco. Isso é pouco para um país grande em território e em população, e que perdeu mais de uma década dedicando-se ao ajuste de curto prazo” (FEPASA, 1995)<sup>11</sup>.*

Para o formulador dessas teses, a mudança radical nos costumes da sociedade que revolucionava a economia, era causada pela “quarta onda” de desenvolvimento, responsabilizada pela “telemática”<sup>12</sup>. A mudança cultural começou a ser executada naquele ano e a evolução do quadro de pessoal<sup>13</sup> a torna nítida:

**Quadro 3.** Número de funcionários da FEPASA (1994-1997).

Ano	1994	1995	1996	1997
Nº de funcionários	16.586	13.432	11.013	8.615

Fonte: FEPASA, 1995.

O Governo do Estado de São Paulo delegou à administração da FEPASA em 1995, a missão de sanear a empresa e *“torná-la viável no mais breve espaço de tempo, contando para isso com o mínimo repasse do Tesouro do Estado, e tornando*

<sup>11</sup> FEPASA. **Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA.** Segunda Etapa, setembro de 1995, p.8.

<sup>12</sup> Essa “telemática”, teria origem por meio da informática associada à telecomunicação que, com a utilização do cabo e da fibra ótica, pode transmitir por multimídia, ao mesmo tempo, som, imagem, cor, dados e informação. Segundo Pavan, *“a velocidade com que as tecnologias estão avançando, tornando obsoletas tecnologias recém criadas, está abalando o poder das grandes potências econômicas ocidentais e dos países comunistas”* (Id: 11).

<sup>13</sup> Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização.** Edital N° PND – 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.



*possível a privatização da sua operação ferroviária*". Em outras palavras, a missão da FEPASA

[...] *"era realizar a transferência da concessão da operação ferroviária para a iniciativa privada, investindo o mínimo possível na via permanente e na manutenção do material rodante, diminuindo os custos operacionais pela eliminação dos desperdícios, vendendo patrimônio para pagar o passivo, e se reorganizando funcionalmente, para atingir e manter o equilíbrio econômico e financeiro"* (FEPASA, 1995: 62).

Esta tese foi mais concreta que a primeira, baseada na mudança cultural. Já em 1998, no plano de desestatização, o quadro evolutivo de pessoal dava uma idéia da reorganização funcional operada pela administração da FEPASA: 8.615 funcionários para 4.183 Km de estradas de ferro, ou seja, 2,05 funcionários por km de via.

As ferrovias foram perdendo sua importância, desde que deixaram de ser o único meio de transporte ligado ao setor produtivo. Fatores internos e externos impediram o desenvolvimento das ferrovias que serviam o interior do estado. A concorrência rodoviária foi um dos episódios da crise no setor. O subsídio estatal para a construção de estradas de rodagem não seria tão impactante, se as ferrovias tivessem se desenvolvido internamente. O custo de manutenção rodoviária é material, ao contrário das ferrovias, cuja administração exige grande quantidade de recursos humanos. É justamente no aspecto administrativo que as ferrovias levaram desvantagem.

Do mesmo modo, a ordenação produtiva sofreu transformações, desde que o estado assumiu as ferrovias. Desde os anos 1970, a organização industrial já vinha sofrendo mudanças no modo como gerir a produção, deixando de produzir estoques e passando a produzir conforme a demanda. Diante desse processo, uma ferrovia deve funcionar de modo fluído e sistematicamente, para atender o fluxo de informações e mercadorias. No caso das ferrovias paulistas, a sua organização interna foi drasticamente desorganizada desde que o estado passou a geri-la, de modo que não foram produzidos elementos coordenados ou recursos para promover a adaptação administrativa da empresa. Mesmo assim, as ferrovias continuaram imprescindíveis à produção econômica.

Porém, a mudança na característica político-econômica do estado subtraiu das ferrovias os recursos que garantiam sua estrutura de trabalho. Nos anos 1990, o estado deixou de dividir com a indústria o papel da produção econômica, passando a reprivatizar as empresas ligadas a cadeia produtiva. Quando decidiu repassar a malha ferroviária às empresas privadas, o governo se desfez completamente da responsabilidade de assegurar a sustentabilidade do patrimônio ferroviário.

A concepção do Estado em relação ao investimento no setor de transporte, portanto, é muito diferente daquele do período em que incorporou as companhias paulistas e as unificou. De acordo com o economista Ricardo Carneiro (2002: 32), os anos 90 são marcados pelo baixo dinamismo da economia brasileira, num contexto de ampliação dos fluxos de comércio e abundância de financiamentos internacionais e de aceleração global das taxas de crescimento. As causas para tal disparate podem ser interpretadas, segundo a explicação, com ênfase em fatores domésticos ou

numa combinação particular do novo contexto internacional com características peculiares da economia brasileira. Para o autor,

[...] “a enorme redução do peso do Estado na economia, promovida pelas privatizações durante os anos 90, suprimiu da economia brasileira um de seus principais elementos de coordenação. O investimento do setor produtivo estatal em conjunto com o gasto público tradicional operava como indutor do gasto privado, vale dizer, com investimento autônomo diante das condições correntes da demanda agregada. A privatização de vários desses segmentos mudou a natureza das decisões de investimento, que passaram a se pautar por critérios privados, induzidos pelo comportamento da demanda. A perda de dinamismo do crescimento daí foi inevitável” (CARNEIRO, 2002: 40).

As novas características assumidas pelo Estado na década de 90 tiveram conseqüências negativas no setor ferroviário, em um contexto de total domínio do transporte rodoviário no país, responsável por 58% do transporte de cargas contra 27% do primeiro. A determinação do Estado de São Paulo em investir o mínimo possível na via permanente e na estrutura da empresa estatal, apresentada no plano de reestruturação de 1995, refletiu-se em uma queda ainda maior na sua produção, que já vinha acontecendo nos seis anos anteriores: de 21 milhões de toneladas transportadas em 1988 para 18 milhões de toneladas transportadas em 1994. Um ano antes da privatização, 1997, já com o plano em prática, esse número tinha caído para 13 milhões de toneladas transportadas. Os gráficos apresentados na Figura 1 ilustram tais discrepâncias:

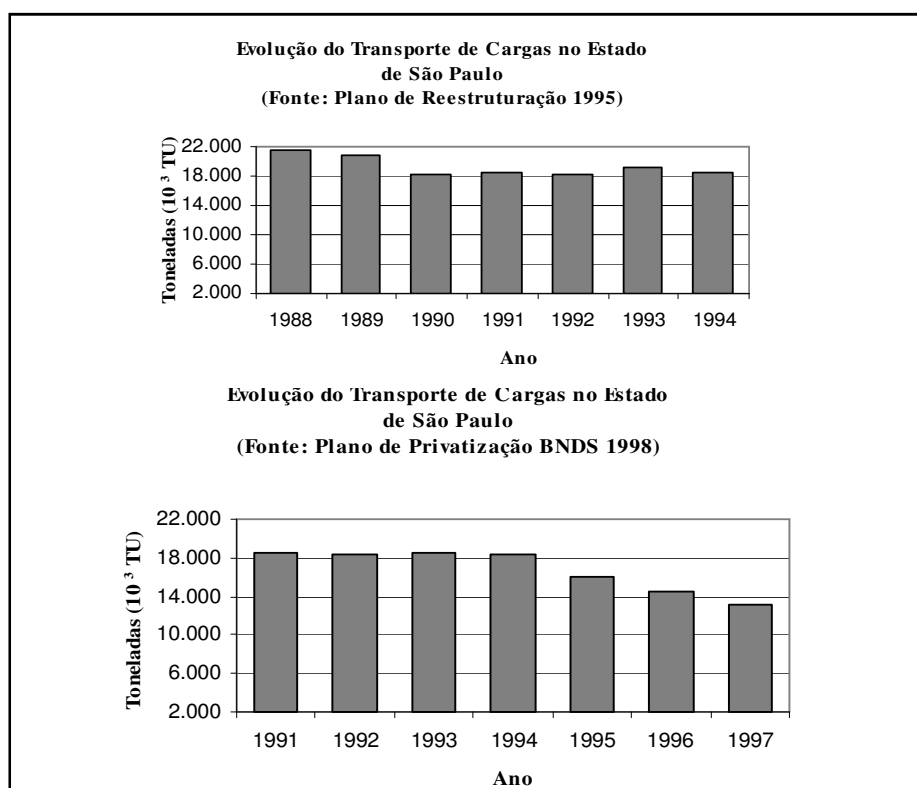


Figura 1. Evolução do Transporte de cargas no estado de São Paulo (1988-1994) e (1991-1997).

A queda do volume de cargas transportadas indica, no mínimo, que o plano de reestruturação proposto pelo governo do Estado em 1995, não visava a recuperação

do sistema ferroviário. A visão do passado de trabalho descrita por Sr. Milton, milhares de vagões abandonados nos pátios das estações ferroviárias, é apenas um dado ligado ao processo de privatização da FEPASA, que seguia o modelo de desenvolvimento estabelecido no Brasil na década de 90<sup>14</sup>. A falta de profissionais com experiência trabalhando nas oficinas tem relação com a determinação do Estado em retirar-se da sua posição de administrador das dívidas da empresa, constatada na queda da produção do transporte de cargas e na falta de interesse em manter a qualidade dos serviços oferecidos. Em menos de três anos, o número de funcionários caiu quase pela metade, mas 4 mil quilômetros de linha ainda continuavam cravados no solo paulista; as estações ainda significavam transporte para as pessoas nas cidades e as locomotivas, vagões e outros equipamentos ainda ofereciam condições de uso<sup>15</sup>. Porém, a maior contradição estava no discurso dos próprios responsáveis pela privatização, pois se a idéia da privatização estava ligada ao desenvolvimento econômico do país, nada foi realizado para evitar que o patrimônio necessário para a exportação tivesse diminuído os seus limites. Em 2005<sup>16</sup>, a rede ferroviária brasileira, que correspondia às antigas Rede Ferroviária Federal e FEPASA, já havia encolhido 4 mil quilômetros. Se compararmos os dados da extensão que temos hoje com os dados da década de 1950, observamos a diminuição de 8.541 quilômetros<sup>17</sup>.

Poderíamos refutar acerca das limitações intrínsecas das ferrovias paulistas, seja pela maneira como progrediram no passado, seja formulando a idéia de que se trata de um transporte pouco moderno para a atual conjuntura econômica. Todavia, o patrimônio existente nos centenários caminhos de ferro precisou de pouco tempo para cair em desuso, enferrujar e virar sucata sob a administração do Estado modernizante e desinteressado. Em 1995, o jornal Folha de São Paulo apresentou no seu caderno Folha Sudeste, a seguinte notícia: *“Abandono cria 16 ‘estações fantasmas’ na região”*. A justificativa do teórico da reestruturação, Renato Pavan, era: *“estamos enxugando a empresa para adequá-la à privatização e por causa do déficit de quase R\$ 100 milhões em 94”*<sup>18</sup>. Antes da empresa paulista virar patrimônio privado, foi incorporada pela União, tornando-se parte constituinte da Rede Ferroviária Federal<sup>19</sup> (RFFSA). Os bens que não tinham funcionalidade para a empresa concessionária, ou seja, o que não se enquadrava no denominado *“TRANSPORTE FERROVIÁRIO da MALHA PAULISTA”*, pertencia ao termo referente ao arrendamento de bens operacionais e venda de bens de pequeno valor

<sup>14</sup> O novo modelo de desenvolvimento estabelecido no Brasil nos anos 90 é claramente delineado na lei Nº 9.491, de setembro de 1997. Dois objetivos fundamentais: I) *“reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público”*; e II) *“contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública”*.

<sup>15</sup> Em 1995, a FEPASA apresentou os seguintes números de seu patrimônio: 496 locomotivas; 13.211 vagões (em 1997 esse número já havia caído para 11.855 vagões); 9.429 edifícios e dependências.

<sup>16</sup> O Estado de São Paulo, 06/02/2005.

<sup>17</sup> Segundo dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o montante total da malha ferroviária brasileira em funcionamento soma 28.607 Km (<http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/ferro.htm>). Segundo dados da antiga Companhia Geral de Tráfego, em dezembro de 1952, a malha brasileira somava 37.148 Km (Fonte: *Museu de Jundiaí*).

<sup>18</sup> São 16 estações entre 18, as de Campinas e Rio Claro eram as únicas que funcionavam no período. Folha de São Paulo. Domingo, 31 de dezembro de 1995, p.1.

<sup>19</sup> Consta no edital Nº PND -02/98/RFFSA: Em 23 de dezembro de 1997 a FEPASA foi transferida para a UNIÃO, como parte do acerto financeiro entre esta e o Estado de São Paulo, no âmbito do equacionamento da dívida do Banco do Estado de São Paulo – BANESPA.

Em 18 de fevereiro, pelo Decreto nº 2.502 da Presidência da República foi autorizada a incorporação da FEPASA a RFFSA, o que se efetivou em 29 de maio, com conseqüente extinção da FEPASA. O conjunto dos ativos operacionais, então incorporados pela RFFSA, passou a ser designado, nesse EDITAL como MALHA PAULISTA.

(R\$ 2.508.267,17). Valor abandonado, enferrujado e esquecido nos velhos caminhos dos trens paulistas.

Os vagões enfileirados do olhar do Sr. Milton foram abandonados sob sol e chuva, enferrujados, incendiados e cortados com maçarico para serem “dados” aos ferros-velhos. Os vagões que sobraram, atualmente, são reutilizados depois de serem submetidos a uma operação de transformação em containers. Como um *Frankstein*, cada vagão é cortado em pedaços e soldado em outros vagões arruinados, adquirindo nova forma, resultado em um vagão maior e com capacidade superior. Na única oficina operante no interior do estado de São Paulo, a de Rio Claro, alguns outros objetos consumidos pelo trabalho e tempo de abandono são reanimados em autênticos exemplos de reciclagem.

O transporte de cargas é apenas um segmento do sistema ferroviário. Quanto ao transporte de passageiros, a contradição é ainda maior, principalmente se tomarmos o passado como referência para comparações com o presente. O Governo Federal, de maneira despreziosa, bem que tentou estabelecer a continuidade do serviço dos carros de passageiros no Plano Nacional de Desestatização de 1997, ao exigir da concessionária:

*“manter em caráter excepcional, o funcionamento dos trens de passageiros que estiverem em operação na data da transferência da MALHA PAULISTA, pelo prazo de doze meses ou até que o Poder Público decida sua desestatização, o que ocorrer primeiro”* (BRASIL, 1997).

Um alento burocrático que retardou a morte decretada em 1995.

Os carros de luxo foram transformados em sucatas nos pátios abandonados, ou depositados nos barracões das oficinas de Rio Claro, separados por um muro que divide a gigantesca área das oficinas entre operacional e não operacional. O abandono é a regra. O antigo patrimônio está submetido ao canibalismo patrimonialista, sendo explorado de modo predatório. Em Bauru, partes das antigas locomotivas elétricas foram negociadas com importantes empresas do setor ferroviário. Em diversas partes do país acontecem denúncias relativas a saques do patrimônio ferroviário.

As contradições observadas pelo olhar experiente do Sr. Milton são constatações do fim do seu mundo de trabalho e os vagões abandonados sinalizavam a indiferença dos seus administradores em relação a um transporte que já não expressava a urgência e sua necessidade, como no século XIX. O estado foi incapaz de estabelecer um canal de investimentos para recuperar o sistema ferroviário, o que torna evidente a retirada completa dos elementos de coordenação e de indução de desenvolvimento no Brasil ligados a esse setor, a partir da década de 90. O descarte do patrimônio minou a possibilidade de rápida recuperação do sistema ferroviário paulista, que desde os anos 50, já exigia sua modernização e reestruturação. A imagem do trem pertencente a uma etapa do desenvolvimento brasileiro estava presente na mentalidade dos homens que promoveram a privatização do sistema ferroviário paulista, daí sua quase parada definitiva. Não é possível deixar de mencionar, que o transporte ferroviário se caracteriza pela sua grande capacidade de produção, além de requerer fontes de energia limpa.

A falta de investimentos no transporte quase significou o fim da categoria de trabalhadores ferroviários. No ano da privatização, 1998, a ferrovia paulista contava com apenas 6.380 trabalhadores.

A “malha paulista” foi assumida e dividida entre um conjunto de empresas. Assim, a antiga FEPASA foi separada e passou a ser administrada pelas seguintes empresas: Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN)<sup>20</sup>, abrangendo todas as linhas antes pertencentes à Companhia Paulista, Araraquarense, Sorocabana, São Paulo-Minas e Mogyana<sup>21</sup>. Quanto às ferrovias federais do estado de São Paulo, a MRS LOGÍSTICA tornou-se concessionária da antiga Santos-Jundiaí (SPR); e NOVOESTE das linhas da antiga Noroeste do Brasil. Em 2002, a CVRD se tornou acionista majoritária da FCA e a malha da antiga Mogyana passou a fazer parte do seu sistema. As oficinas e prédios da antiga Mogyana continuaram com a FERROBAN, que também ficou com o trecho até a estação de Boa Vista Nova, em Campinas. Em 2002, a FERROBAN integrou o *holding* Brasil Ferrovias, constituído também pela FERRONORTE e NOVOESTE.

Em 2004, eram contados apenas 1.650 trabalhadores com carteira assinada e vinculados aos sindicatos: 801 ao sindicato dos ferroviários da Mogyana e 342 ao sindicato dos ferroviários da Paulista. O “enxugamento” da folha de pagamento reduziu a mão de obra encarregada da manutenção permanente dos dormentes e trilhos, fazendo aumentar o risco de acidente envolvendo o maquinista e seu ajudante. No Estado de São Paulo, no primeiro quadrimestre de 1999, foi registrada a média de um acidente por dia<sup>22</sup>.

Os promotores da privatização venderam os trilhos para atender ao fim econômico de livrar o estado de uma empresa deficitária. Quem comprou, espera o lucro. Por isso não existiu urgência na recuperação da malha ferroviária paulista. Esperaram até o estado decidir reinvestir no patrimônio privatizado. Em maio de 2005, o presidente da república veio até o pátio ferroviário de Campinas anunciar um investimento de R\$ 1,3 bilhões destinado à reestruturação da Brasil Ferrovias e isso determinou a reestatização da empresa. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) elevou sua participação de 34% para 49% no capital do *holding*. Em 2006, os fundos de pensão Previ/Funcf e o BNDES venderam sua concessão para a América Latina Logística (ALL), que hoje administra 20.495 mil quilômetros de linha férrea no Brasil e na Argentina. Toda essa transação estatal e privada tem o mero objetivo de viabilizar a viagem de grãos e matéria prima, destinados à exportação. As malhas tornaram-se grandes corredores de exportação das áreas produtoras aos portos, de modo que as estações das cidades perderam suas funções.

Se no passado os sindicatos ferroviários buscavam a estatização, no início do processo de privatização mostraram-se entusiasmados com as possíveis mudanças no seu mundo do trabalho. Porém, logo tiveram que buscar lutar judicialmente contra

<sup>20</sup> O consórcio é formado pelas empresas PREVI, FUNCEF, CAPMELISSA – Adm. Financeira e Consultoria Ltda., Chase Latin American Equity Associates, LP, CVRD, DASAIEV Empr. e Participações S/A, FERROPASA-FERRONORTE S/A, Logística Participações Ltda., Shearer Empreendimentos e Participações S/A e pela União de Comércio e Participações Ltda.

<sup>21</sup> Em 1998, a FERROBAN assumiu a malha da Mogyana até a estação de Aramina, divisa com o Estado de Minas. O trecho de Aramina até Araguari ficou sob administração da Ferrovia Centro Atlântica, formada em 1996, a partir da privatização do trecho centro-leste da Rede Ferroviária Federal, de Corinto [MG] até Propriá [SE].

<sup>22</sup> Folha de São Paulo, 18/10/1999.



os problemas decorrentes do abandono dos equipamentos e força de trabalho da malha privatizada. Mesmo com toda cobertura das imprensas locais, os problemas vem se agravando ao longo desses anos. Após a privatização, a atuação dos sindicatos ferroviários estabelecidos em Campinas (Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas e Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogyana) envolveu questões relativas à manutenção do ajudante de maquinista, quase extinto no serviço de trens; além de processos contra assédio moral da empresa concessionária. Contudo, o maior desafio das duas entidades é superar a perda progressiva do número de associados. Tais entidades sobrevivem basicamente em função dos inativos e pensionistas, que na antiga FEPASA somam 43 mil ao todo.

As atuais características da organização do trabalho ferroviário não se comparam aos problemas vivenciados pelo Sr. Milton, ao longo dos anos 1980 e 1990. O serviço terceirizado é um obstáculo sem precedentes no universo ferroviário, de modo que nem para as próprias empresas isso acaba sendo um negócio interessante. Se o objetivo é baratear a mão de obra, acresce a dívida da formação ferroviária, arrefecida pela dinâmica própria de trabalhos com baixa remuneração: ao obter o conhecimento técnico na empresa, o trabalhador acaba migrando para outro setor que paga mais, pois o trabalho ferroviário é geralmente mais pesado e oferece poucos atrativos.

A privatização realizada evidenciou as contradições no sindicalismo ferroviário e a persistência da estrutura corporativista, pouco inclinada a mudanças. Após a reestruturação do trabalho e “enxugamentos” promovidos pela unificação e privatização, como definiriam a base desses sindicatos? Somente por meio dos antigos espaços ocupados pelas antigas companhias, a partir da localização das suas antigas oficinas e escritórios, ao longo da antiga malha ferroviária. Entre 2000 e 2005, cada milímetro do reapropriado pátio de manobras de Campinas era disputado por esses sindicatos: do lado do centro da cidade e da Estação de Campinas ficavam os escritórios da Companhia Paulista; do lado da Vila Industrial, ficavam os prédios, oficinas e escritórios da Companhia Mogyana. A reconstrução da memória das antigas empresas ferroviárias por parte dos próprios sindicatos traduz a necessidade dessas instituições reencontrarem os antigos espaços de trabalho e provar sua autenticidade de representação. Recuperar a memória também significa que os sindicatos querem provar suas ações históricas e apontar a grandiosidade dos feitos dos seus antigos líderes.

Entre agosto e setembro de 2009, os sindicatos ferroviários organizaram uma greve de âmbito estadual e segundo dados do sindicato, mobilizou 70% da categoria. O movimento foi reprimido com truculência e falta de diálogo por parte da ALL. Duas reivindicações tentam evitar conseqüências desastrosas dessa nova organização do trabalho: repouso mínimo entre jornadas de 11 horas e limite de horas extras para duas horas diárias<sup>23</sup>. Na atual organização do trabalho, além do limitado contingente de trabalhadores, as viagens são exaustivas e demoradas, a composição dos trens conta com cerca de 150 vagões e 6 locomotivas distribuídas ao longo do comboio. O interesse das empresas concessionárias, no caso a ALL, é o transporte de maior

<sup>23</sup> A categoria reivindicava 6,48% de reposição salarial, mais 6% de ganho real, redução da jornada de trabalho de 44 para 36 horas, repouso mínimo entre jornadas de 11 horas e limitar as horas extras a duas horas diárias (Fonte: <[www.netmarinha.uol.com.br/](http://www.netmarinha.uol.com.br/)>, em 02 de setembro de 2009).

volume em menor número de viagens; de modo que a viagem é mais lenta. Há economia em relação ao consumo de combustível, trabalhadores e material rodante (rodas, freios, lubrificantes). Porém, a soma de trabalhador cansado, composições longas e via permanente com baixa manutenção torna o trem violento. A reivindicação não é nova, pois a prática do emprego sistemático e prolongado de maquinistas remonta ao século XIX. Até o final da década de 1980, ao menos, existia o controle do volume transportado, pois pessoas circulavam nos trilhos, dentro de carros de passageiros. A manutenção da via permanente era constante e as casas de turmas nos leitos dos trilhos resultavam da preocupação com o transporte de pessoas. Na atual configuração do transporte, circulam o maquinista, seu ajudante e a violenta composição de vagões com grãos e matéria-prima. A extensão da composição determina o seu peso e quanto maior, mais suscetível a acidentes ela está, uma vez que a manutenção dos trilhos é precária. Além do perigo que isso representa para quem trabalha nos trens, o peso das composições repercute na situação do patrimônio construído, pois estes sofrem constantes abalos na sua estrutura conforme o trem percorre sua extensão. Estações, moradias operárias e outras construções correm o risco cotidiano em relação a sua sobrevivência, pior para quem trabalha com os trens.

O período pós-privatização gerou especulações e ocupações das áreas e dos prédios ferroviários. Ao longo de dez anos, o aspecto jurídico dos bens ferroviários esteve embaraçado pela indefinição da RFFSA, que não deixou de existir com a privatização. Os chamados bens não-operacionais, ou patrimônio não utilizado pelas empresas concessionárias, entrou no jogo de leilões e do tempo. A demora foi tanta, que os espaços dos leitos das linhas tornaram-se muito útil para quem não tem nenhum espaço de chão para viver. Ao longo da malha paulista, próximo às periferias das cidades, o leito da linha foi invadido por milhares de famílias que levantaram as suas moradias de compensado e brasilite. Em 2003, o secretário do Ministério de Transportes afirmou que o investimento governamental seria necessário, entre outras coisas, porque existe um interesse de integrar a América Latina por diversos meios de transporte e cabe ao Brasil iniciar essa empreitada. Porém, existem diversos obstáculos a superar: começando pelo caminho da Ferronorte

[...] *“do Alto do Araguaia até Aparecida do Taboado o trem desenvolve 80 km/h, aí chega em Araraquara reduz para 40 km/h. Aí chega em São Paulo e cai a 20 e chega em Santos caindo para 10. Por que? Há passagens de nível que o trem tem que passar. Dentro das cidades é muito comum ver a faixa de domínio da ferrovia ser invadida por favelas. O trem tem que reduzir a velocidade, porque nessas áreas tem crianças brincando no trilho, tem gente atravessando [...] Na verdade é um problema de habitação. A idéia é resolver esses gargalos”* (CORREIO POPULAR, 2003)<sup>24</sup>.

Nas áreas centrais das cidades, o embaraço continua. O abandono gera problemas para a história e para a memória referente aos bens ferroviários. Hoje, nos discursos, os trilhos e pátios são apontados como uma barreira para o desenvolvimento das cidades, uma vez que os espaços abandonados são considerados lugares de degradação e violência. Em algumas áreas urbanas cortadas pelos trilhos, a passagem demorada das grandes composições de cargas é

<sup>24</sup> Correio Popular, Campinas, 26/10/2003.

criticada por atrapalhar a circulação dos automóveis e pessoas. Nas cidades onde não há circulação de trens, as estações e pátios sem uso tendem a ser suprimidos, pois além da conseqüente deterioração dos bens, a não utilização cria a expectativa do setor imobiliário. Como produto desse processo, os trechos ferroviários nas regiões centrais vêm adquirindo novos contornos, com os prédios de condomínios residenciais plantados na beira dos trilhos, ocupando os espaços que no passado eram de fábricas integradas ao sistema ferroviário. Não era de se esperar outro discurso, a não ser o do abandono prejudicial e com ele o descarte das ferrovias nas cidades. Como meio de transporte útil, ou como objeto dotado de memória, para a ferrovia voltar a ser valorizada pelas populações, ela precisa readquirir os seus significados sociais.

Até meados da década de 1990, quando os trens de passageiros ainda circulavam pela antiga linha tronco da Companhia Paulista, quem viajava no caminho de ferro progredido em direção à região de Marília, podia comprovar, nas margens dos trilhos próximas às estações, composições urbanas com traços parecidos. As aglomerações geralmente estendem-se pelo espigão, orlando a linha da ferrovia. As paisagens das cidades impulsionadas pela economia do café voltada à exportação assumiram tais características no momento em que aconteceu a ferrovia, uma vez que ela fez brotar quase de forma automática seus prédios de telhados vermelhos, cercados por largas ruas de paralelepípedos, divididas por um ou outro prédio triangular de comércio, ou de antigos hotéis. Não muito distante desse miolo as vilas operárias se formaram, notadamente ao lado dos armazéns e das primeiras fábricas.

Muitas cidades foram fundadas com a chegada dos trilhos, instalações de sítios, resultantes de loteamentos promovidos pelas próprias empresas de colonização das companhias de estradas de ferro. As estações das estradas de ferro passaram a ser o núcleo da vida social dessas cidades. Todavia, o ambiente fora delas não chegava a oferecer atrativos econômicos, pois além da roça havia poucas alternativas de trabalho como uma serraria, uma indústria, uma funerária e outros pequenos negócios. Diferente era o ambiente nas cidades que serviram de sedes de barracões, entroncamentos ferroviários, escritórios e oficinas das companhias. Para dar vida ao complexo ferroviário foi necessária também uma grande quantidade de trabalhadores destinada a ocupar as mais variadas profissões que uma estrada de ferro oferecia.

As cidades de Jundiaí, São Carlos, Rio Claro, Araraquara, Dois Córregos, Bebedouro e Bauru, por parte da Companhia Paulista; Jaguariúna, Casa Branca, São Simão, Ribeirão Preto e Franca, por parte da Mogyana, constituíram verdadeiros centros ferroviários, pois, de fato, a vida girava em torno dos seus respectivos complexos. Nelas vivia um grande número de trabalhadores ferroviários instalado em casas alugadas e em moradias das próprias companhias, disponibilizadas por um menor valor de mercado às funções ligadas à resolução de problemas imediatos, tal como eletricitistas, pessoal de manutenção e maquinistas.

As circunscritas oportunidades nos comércios locais das pequenas cidades do interior paulista, a perspectiva de vida dos sitiantes e as incertezas naturais do trabalho no campo produziram uma forma peculiar de pensar a profissão ferroviária.

Assim representa a memória do Sr. André Mascarin, 82 anos<sup>25</sup>, que iniciou a carreira de maquinista em Santa Gertrudes, no ano de 1940:

[...] *“O salário naquele tempo era bem melhor. Não tinha dúvida. Quem trabalhô em ferrovia, aquele tempo tinha crédito em qualquer lugar de tão bom que era o salário. Era um salário que podia contá com ele. E outra, eu tinha muita inclinação, também, para o negócio, para seguir a carreira de maquinista já desde criança, já que minha mãe sempre falava: você vai lá, por que você é doente por esses negócio de trem, essas coisas (risos). Tem que sê né!? Senão você não agüenta, por que óia, trabalhá de foguista, viu, é serviço pior que existe no mundo! É um serviço pesado lá. Você olha, você queimá lenha ali. Meus colega tudo, quantos que foram para o campo chutado e morreram também, e não chegaram a ser maquinista. Ficaram sofrendo de pulmão, essas coisa”* (MASCARIN, 1999).

A memória do Sr. Mascarin revela uma guerra e o espaço da locomotiva é um “campo” de batalhas, onde se morre aos poucos e pequenas são as chances de sobreviver. Naquele ano, um foguista ganhava 1\$000 por hora, valor insignificante diante dos esforços e dos perigos inerentes ao trabalho na boca da fornalha. Muito embora o ferroviário tivesse “crédito” em qualquer lugar, o valor atribuído à profissão não esconde suas contradições. O “crédito” simbólico, por sua vez, amenizava a dureza do trabalho. O trabalhador queixa-se do calor e das doenças causadas a partir da combustão da lenha. A “doença” da infância causada pela magia da locomotiva o leva a superar as contradições da ferrovia e avançar na profissão, até tornar-se maquinista de trens de passageiros. Essa profissão não existe mais no interior paulista, hoje os maquinistas conduzem apenas locomotivas a diesel destinadas a carregar mercadorias pelas estradas em péssimas condições e os ganhos de um ferroviário aposentado são indignos. Nos dias atuais, as limitações ferroviárias são claras.

No passado, as diversas modalidades de profissões divididas nos espaços das locomotivas, dos vagões, dos carros de passageiros, dos escritórios, das estações e das oficinas e ao longo dos trilhos, se constituíram no que as companhias e os sindicatos chamaram de “família ferroviária”; termo que esconde as diferentes experiências de proletarização de homens como o Sr. Mascarin e dificulta o entendimento da multifacetada cultura ferroviária.

A cultura do trabalho em ferrovias está em extinção justamente porque a ferrovia não reproduz o trabalho como no passado. Tanto os depoimentos do Sr. Milton, como do Sr. André Mascarin, explicitam o envolvimento do homem com a ferrovia, com o trabalho, com a grandeza das estradas de ferro, mas também não escondem suas contradições. Os ferroviários se formavam no interior das famílias, nos espaços ferroviários das cidades, nas oficinas, nas estações e nos pátios. O processo atual não conta mais com esses elementos. Como estão demonstradas acima, as condições de trabalho pioraram e há bem menos trabalhadores no serviço ferroviário dos dias de hoje.

No passado, o trabalho ferroviário progrediu em meio a lugares cujas relações econômicas dominantes se sustentavam geralmente pela própria ferrovia, agricultura e comércio. Como símbolos do passado, as ferrovias encantavam pela sua

<sup>25</sup> Entrevista realizada em setembro de 1999.

receptividade, pela sua arquitetura e pela sua utilidade: transporte de coisas e pessoas. A importância da ferrovia nesses lugares ficou menos evidente quando deixou de empregar grandes contingentes de trabalhadores, pois não significa trabalho, mas abandono com desemprego.

Uma característica dessa nova realidade da ferrovia paulista diz respeito à ausência da sua utilidade social. No interior de São Paulo, o único sentido correspondente ao transporte atual é aquele relacionado ao escoamento das mercadorias que serão trocadas longe das estações das cidades, de modo que as pessoas não podem vivenciar a ferrovia, a não ser de modo simulado, nos trens de turismo. A ferrovia do interior não expressa mais a relação da produção social, do valor da sua utilidade ao público, que faz uso dos seus equipamentos. O sentido da privatização para a sociedade, além do abandono dos bens ferroviários, é a extinção de profissões como a do maquinista de trens de passageiros de longo percurso, do chefe de trem, do chefe de estação, ou seja, de todas as profissões ligadas ao transporte de passageiros.

Em janeiro de 2007, a Medida Provisória Nº 353, convertida na lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007, extinguiu a RFFSA e o “não operacional” passou a ser responsabilidade do IPHAN, que tem a função de inventariar, analisar projetos para os bens imóveis e móveis ferroviários de todo país e, assim, administrar, ou encaminhar sua destinação. Na mesma lei, o legislador introduziu o termo “*Memória Ferroviária*”. Uma lei é fundamentada depois da fragmentação do patrimônio, que foi submetido às seleções das seções destinadas ao transporte de passageiros; das seções destinadas ao transporte de cargas; dos prédios para a requalificação; à seleção para o descarte de prédios e demais bens destinados ao abandono; e seleção dos bens rentáveis, supostamente leiloados à iniciativa privada. Tardiamente, correta ou incorretamente, impôs-se a um órgão público a tarefa de achar uma solução para o patrimônio privatizado e fragmentado, não assumido pelas concessionárias, eximindo estas últimas das responsabilidades mais elementares.

A solução da “memória ferroviária” parece ineficaz para dar vida ao universo ferroviário, que originalmente servia às pessoas. Estações espalhadas pelo país deixaram de ter função, aparentemente. Nesse processo há apropriações de diversos tipos, depredação e saque. Se hoje elas sobrevivem, é porque resistem por meio da sua natureza histórica, por vezes confundida pelas utilizações mais ou menos corretas, com casos marcantes de apropriação privada associada à função de preservação, que tem considerado minimamente a história do trabalho ferroviário. Os novos utilizadores sequer fazem menção ao trem pesado, que ainda circula no trilho e aos poucos vai destelhando, ou derrubando as estações.



## Referências

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.

\_\_\_\_\_. **A Distinção: crítica social do julgamento**. São Paulo, EDUSP; ZOUK, Porto Alegre, 2008.

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX**. São Paulo, Ed. Unesp, 2002.

COLOMBI NETTO, Julio. **O declínio das ferrovias e o transporte de passageiros de longo percurso**. São Paulo, Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, 1975.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1974.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de São Paulo**. São Paulo, Typographia e Papelaria Vanorden & Cia, 1903.