

O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista

Marco Henrique Zambello – IFCH/UNICAMP¹

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 representavam 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 extinguiu os elementos que reproduziam a identidade ferroviária, atualmente o patrimônio está na marcha do seu desaparecimento, ao menos simbólico.

Palavras chaves: unificação, privatização e trabalho

Abstract

This article presents the process of unification and privatisation 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. Privatisation removed elements which enclosed a copy of the identity. Nowadays railway heritage is on the road, its disappearance, at least symbolic.

Key-Words: unification, privatisation and work

¹ Mestre em Sociologia FFLCH/USP, doutorando em História IFCH/Unicamp

O parque industrial do interior do estado de São Paulo deve seu crescimento aos serviços prestados pelas antigas companhias ferroviárias paulistas. Companhia Paulista, Companhia Mogyana e Estrada de Ferro Sorocabana introduziram mais de 6000 km de linhas, com ramais, estações, depósitos, pátios, criando condições para o estabelecimento das indústrias nas cidades abrangidas por elas.

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 estabelecidas na empresa criada pelo governo do estado de São Paulo.

Até 1950, apenas a E.F. Sorocabana era administrada pelo estado. Em 1952, a Companhia Mogyana foi estatizada. Em 1959, 1960 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 servidores². 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 tempo³.

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.

² Correio Paulistano, 19/09/1959.

³ 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.

Hary Normanton, líder das greves e presidente do sindicato, eleito deputado federal, no seu manifesto de apoio ao Golpe Militar⁴ justificou a cassação dos direitos sindicais dos ferroviários subversivos e ainda demonstrou otimismo quanto às mudanças que se poderia esperar da intervenção do governo estadual nas ferrovias. Ele seria 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*"⁵. 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 servidores⁶, 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

⁴ "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", Manifesto aos ferroviários e ao público em geral. Campinas, 23 de abril de 1964. DEOPS, 50-B-7-413.

⁵ 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.

⁶ 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 – nos 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.22.

às dificuldades sentidas nas receitas da Mogyana e da Paulista, nos anos anteriores à unificação:

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 ⁷			

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 ⁸			

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 polo 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"*.

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 chegavam a 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

⁷ Revista Nossa Estrada, Ano 52 – nos 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.16.

⁸ Revista Nossa Estrada, Ano 52 – nos 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981, p.11.

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, 68⁹, 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 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”.

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 todos 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 funcionário, tinha a repartição nossa, que era o PRV (Postos de Revisões de Vagões) que nós trabalhava ali também. Tinha a

⁹ Entrevista realizada em abril de 2003.

lavação de carro, né, tinha os trem de passagero 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.”

Em 1972 foi removido para Campinas, assim que fechou o posto de reparos de vagões na sua cidade¹⁰. 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 tornavam 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. Quem perde com a queda da qualidade dos serviços?

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 Paulista¹¹. 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 subtraída dos locais de trabalho a organização que tornava

¹⁰ 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, sofreram, respectivamente, com a transferência de alguns postos de serviços para outros lugares e com o fechamento desses serviços. 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.

¹¹ 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. Também, muitos cargos de chefia foram distribuídos aos ferroviários formados nas escolas profissionalizantes do SENAI.

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 foi vedada pelos cortes de cargos, remanejamentos e formas equivocadas de administração pública do 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 improvisado. 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 ao conhecimento. 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" (...)

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. Apesar disso, 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 até a ocasião da entrevista. 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*".

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, 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 desapaixonado do pensamento de sua prática"*.

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

(...) "A ferrovia afundou mais agora, porque muito engenheiro não tinha conhecimento das áreas. Se o cara pega um engenheiro eletricitista, punha lá na parte mecânica, ele ia conhecê o que? Ele conhecia a parte elétrica, mas o vagão não tinha a parte elétrica, só a locomotiva. Então aconteceu isso aí. Tem muito engenheiro que não tinha conhecimento e tava lá e quem tinha que guiar ele, era o encarregado de turma. Por isso que a ferrovia foi afundando."

A situação de inversão de papéis não é boa para o sistema ferroviário, ao contrário. A falta de conhecimento leva as ferrovias à crise. Na visão do Sr. Milton, o engenheiro não poderia assumir um papel de aprendiz do encarregado, ele deveria ter controle e orientá-lo. 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 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”¹².

O plano de reestruturação, portanto, baseava-se em mudanças que deveriam ser operadas na esfera cultural. A tese era a de que estão acontecendo avanços no âmbito nacional, impulsionados pela globalização e os mecanismos de mercados são bons indicativos do tipo de reação que as empresas deveriam seguir. 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”¹³. A mudança cultural

¹² FEPASA. **Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA**. Segunda Etapa, setembro de 1995, p.8.

¹³ 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).

começou a ser executada naquele ano e a evolução do quadro de pessoal¹⁴ a torna nítida:

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

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 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 é mais concreta e convincente 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.

Como foi apresentado anteriormente, as ferrovias prestaram grande contribuição ao desenvolvimento da indústria no estado. Tanto na região metropolitana de São Paulo, como nas cidades do interior paulista, foram elas quem definiram o lugar das indústrias e da vida operária; direta ou indiretamente, considerando que algumas prefeituras indicavam que o leito deveria ser o lugar da indústria. Odilon Nogueira de Matos (1990:159) chamou a

¹⁴ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização**. Edital No PND - 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.

atenção à *"contribuição das ferrovias para a paisagem industrial das regiões por elas servidas. Já desde o século passado as indústrias começaram a agrupar-se nas proximidades das vias férreas, muitas delas conseguindo desvios particulares para maior facilidade de circulação. Isso explica a concentração industrial em certos bairros de São Paulo (Brás, Ipiranga, Moóca, Lapa, Água Branca...), numa época em que os terrenos à margem das linhas eram baratos e nos quais as condições topográficas facilitavam o estabelecimento de grandes fábricas. Assim, a ferrovia associada ao parque industrial veio a constituir-se uma imagem característica das grandes cidades. Tal fato é particularmente sensível no eixo da Paulista, em que surgiram alguns centros industriais: Jundiaí, Campinas, Limeira, entre outros. Junto às linhas, estabelecem-se, também, os grandes armazéns de café e cereais, os depósitos de combustíveis, uma configuração familiar e indicativa da aproximação de uma cidade de certa importância."*

Essas imagens permaneceram praticamente intocadas até 1955, quando foi implementada uma lei que previa substituir por rodovias, as ferrovias classificadas deficitárias. A classificação tinha como pretexto a quantidade, o lucro, o saldo; não havia mais a ideia de que uma estrada de ferro era imprescindível, o trem não pertencia ao decreto da opção rodoviária. A forma de classificação deixava aberta a quantidade mínima de produtos transportados, ficando aos critérios dos governos estaduais.¹⁵ Contemporaneamente, os planos de melhoramentos urbanos do interior passaram a privilegiar os automóveis e ônibus, as ruas largas e grandes avenidas. Segundo Matos (Id.: 168), no estado de São Paulo foram suprimidos 27 trechos de pequenas estradas, ou ramais das grandes empresas, totalizando quase mil quilômetros de linhas.

A total estatização das companhias paulistas consumada em 1961, indica a insuficiência do país suportar um desenvolvimento capaz de integrar uma coisa à outra. O estado que passou a promover a estrutura de uma realidade rodoviária em cima dos lastros abertos pelas antigas companhias ferroviárias, é o mesmo que encampou a promessa de sustentar a economia das estradas de ferro. O destino das ferrovias nas cidades ficou preso à maneira do governo estadual controlar a concorrência, também, à capacidade dele manter os bens herdados

¹⁵- A **Lei 2.698, de 27 de dezembro de 1955**, entendia que *"a prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetros de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro de acordo com os dados relativos ao ano de 1952."*

das antigas companhias ferroviárias. O custo de manutenção rodoviária é material, ao contrario das ferrovias, cuja administração exige grande quantidade de recursos humanos em diversas localidades. 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. A organização industrial já vinha sofrendo mudanças no modo como gerir a produção, deixando de produzir estoques e passando a produzir conforme a demanda; ou seja, as grandes empresas passaram a regular a produção pelo momento exato (*Just in Time*), tanto na encomenda da matéria-prima, como na produção da mercadoria já contratada. Diante desse processo, uma ferrovia deve funcionar de modo fluído e sistemático, para atender o fluxo de informações e mercadorias. No caso das ferrovias paulistas, como foi percebido no relato do ferroviário, a sua organização interna foi drasticamente desorganizada desde que o estado passou a geri-la, de modo que não tinha elementos coordenados ou recursos para promover a adaptação administrativa da empresa. Mesmo assim, as ferrovias continuaram imprescindíveis à produção econômica e para as pessoas.

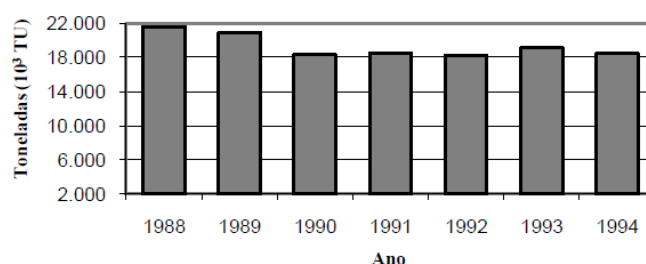
Porém, a mudança na característica político-econômica do estado subtraiu das ferrovias os recursos que garantiam sua estrutura de trabalho. Nos anos 1990, o estado deixou de dividir com a indústria o papel da produção econômica, passando a reprivatizar as empresas ligadas a cadeia produtiva. Quando decidiu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

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.

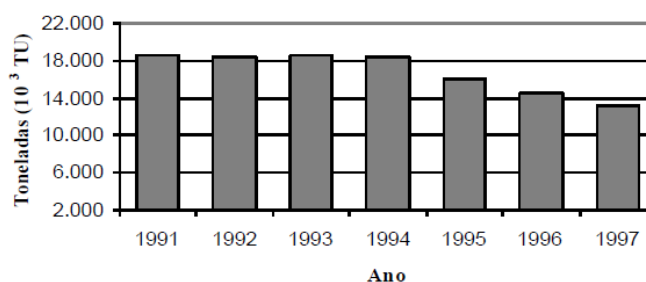
Para o autor, "a enorme redução do peso do Estado na economia, promovida pelas privatizações durante os anos 90, suprimiu da economia brasileira um de seus principais elementos de coordenação. O investimento do setor produtivo estatal em conjunto com o gasto público tradicional operava como indutor do 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 ilustram tais discrepâncias:

Evolução do Transporte de Cargas no Estado de São Paulo
(Fonte: Plano de Reestruturação 1995)



Evolução do Transporte de Cargas no Estado
de São Paulo
(Fonte: Plano de Privatização BNDS 1998)



A queda do número 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 90¹⁶. 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 uso¹⁷. 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 2005¹⁸, a rede ferroviária brasileira, que correspondia às antigas Rede Ferroviária Federal e FEPASA, já havia encolhido 4 mil quilômetros. Se compararmos os dados da

¹⁶ 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"

¹⁷ 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.

¹⁸ O Estado de São Paulo, 06/02/2005.

extensão que temos hoje com os dados da década de 1950, observamos a diminuição de 8.541 quilômetros¹⁹.

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 do *Just em Time*. 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*"²⁰. Antes da empresa paulista virar patrimônio privado, foi incorporada pela União, tornando-se parte constituinte da Rede Ferroviária Federal²¹ (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 arredamento de bens operacionais e venda de bens de pequeno valor (R\$ 2.508.267,17). Valor abandonado, enferrujado e esquecido nos velhos caminhos dos trens paulistas.

Em visita realizada às oficinas de Rio Claro, na única oficina operante no interior do estado, foi observado que alguns objetos consumidos pelo trabalho e tempo de abandono são reanimados em autênticos exemplos de reciclagem. Os vagões enfileirados do olhar do Sr. Milton foram abandonados sob sol e chuva, enferrujados, incendiados e cortados com maçarico para serem "dados" aos

¹⁹ 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 Jundiá*).

²⁰ 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.

²¹ 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.

A transferência foi um arranjo econômico do Presidente Fernando Henrique Cardoso e do Governador Mário Covas, ambos do PSDB. Para o sindicato dos ferroviários da Paulista, a Fepasa foi utilizada como "moeda na renegociação da dívida do Estado com a União".

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.

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. 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 Governo Federal, de maneira despretensiosa, 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*”. Um alento burocrático que retardou a morte decretada em 1995.

O abandono é a regra. O antigo patrimônio vem sendo saqueado e explorado de modo predatório. Em diversas partes do país acontecem denúncias relativas aos roubos dos materiais abandonados nos pátios e ao longo das malhas sem policiamento.

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 foi o que “adornou” a mentalidade dos homens que

promoveram a privatização do sistema ferroviário paulista, daí sua quase parada definitiva.

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

Antes de ser privatizada, a “malha paulista” foi assumida pelo Governo Federal e repassada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). No leilão, as ferrovias paulistas foram divididas e assumidas por diferentes conjuntos de empresas. Assim, a antiga FEPASA foi fragmentada não exatamente segundo a configuração das antigas ferrovias paulistas e passou a ser administrada pelas seguintes empresas: Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN)²², abrangendo todas as linhas antes pertencentes à Companhia Paulista, Araraquarense, Sorocabana, São Paulo-Minas e Mogyana²³. 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.

Se no passado os sindicatos buscavam a estatização, no início do processo de privatização mostraram-se entusiasmados com as possíveis mudanças no seu mundo do trabalho. 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 da antiga FEPASA somavam 43 mil ao

²² 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.

²³ 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).

todo²⁴. Porém, logo tiveram que buscar lutar judicialmente contra os problemas decorrentes do abandono dos equipamentos e força de trabalho da malha privatizada.

Até 2004, foram 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 Paulista²⁵. Os cortes promovidos pelo estado e pelas concessionárias reduziu de maneira grotesca a mão de obra encarregada da manutenção 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 dia²⁶. Mesmo com toda cobertura das imprensas locais, os problemas vem se agravando ao longo desses anos.

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 bilhão 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/Funcef e o BNDES venderam a 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 atuais características da organização do trabalho ferroviário remetem a problemas tão radicais como aqueles 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

²⁴ Na exposição de motivos de seu estatuto de 2001, o sindicato da Mogyana se manifestou da seguinte forma em torno do tema da privatização: *"toda essa mudança trouxe também reflexo para as entidades sindicais, pois com a demissão dos milhares de ferroviários, as entidades sindicais perderam quase todos associados, fazendo com que a receita diminuísse e as despesas aumentassem devido ao grande número de processos surgidos"*.

²⁵ Ainda da categoria no Estado de São Paulo: 475 da Sorocabana; 32 da Araraquarense; e 565 vinculados ao Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Brasileiras do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul.

²⁶ Folha de São Paulo, 18/10/1999.

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.

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 diárias²⁷. Na atual organização do trabalho, além do limitado contingente de trabalhadores, as viagens são exaustivas e demoradas, a composição dos trens é violenta, pois conta com cerca de 150 vagões e 6 locomotivas distribuídas ao longo do comboio. O interesse das empresas concessionárias é o transporte de maior volume em menor número de viagens; de modo que a viagem torna-se 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 faz do trem um problema para quem nele trabalha e para as cidades nas quais ele circula.

As reivindicações dessa última greve não são novas, 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; as turmas de manutenção alocadas em casas nos leitos dos trilhos davam conta dos serviços. Atualmente, além de perigoso para o trabalhador, o peso das composições repercute na situação do patrimônio construído, pois estes sofrem constantes abalos com atrito dos trens. Estações, moradias operárias e outras construções correm o risco cotidiano em relação a sua sobrevivência.

O período pós-privatização gerou especulações e ocupações das áreas e dos prédios ferroviários. Ao longo de dez anos, o aspecto jurídico dos bens

²⁷ 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: <http://netmarinha.uol.com.br/>, em 02 de setembro de 2009).

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 pelos problemas ao longo dos caminhos: *"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".*²⁸

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 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 espigões ferroviários vêm adquirindo novos contornos, com os prédios de condomínios residenciais plantados na beira dos trilhos, nas regiões centrais das cidades, 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

²⁸ Correio Popular, Campinas, 26/10/2003.

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.

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 eletricitas, pessoal de manutenção e maquinistas. As moradias faziam parte do compêndio de "benefícios" sociais da empresa²⁹.

Os trabalhadores ferroviários viveram de acordo com o limitado salário e segundo os "benefícios" estrategicamente oferecidos por seus patrões. Porém, 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 anos³⁰, que iniciou a carreira de maquinista em Santa Gertrudes, no ano de 1940:

²⁹ Em 18.11.1911, o decreto 2.407 concedia favores às associações que se propusessem a construir casas para habitação de proletários (SIMÃO, 1981: 88).

³⁰ Entrevista realizada em setembro de 1999.

(...) “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.”(...)

A memória do Sr. Mascarin revela uma guerra e o espaço da locomotiva é um “campo” de batalhas, onde se morre aos poucos. Naquele ano, um foguista ganhava 1\$000 por hora, valor insignificante diante dos esforços e dos perigos inerentes ao trabalho na boca da fornalha. As razões da progressão dos trilhos que limitaram o desenvolvimento da ferrovia, também limitaram o valor do trabalho nela. Muito embora o ferroviário tivesse “crédito” em qualquer lugar, o valor atribuído à profissão não esconde suas contradições. 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. Como vimos, essa profissão não existe mais no interior paulista.

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 e seus efeitos degeneradores. 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.

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 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, agora seu significado passou a ser abandono, ou desemprego.

Na nova realidade ferroviária há 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.

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. Tardamente, 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 imenso universo ferroviário, que originalmente servia às pessoas. Milhares de 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, com aval do Ministério da Cultura. De modo que nem sua história tem sido considerada. Os novos utilizadores sequer fazem menção e vêm sentido em relação aos trens pesados, que ainda circulam nos trilhos e aos poucos destelham as estações.

O antropólogo francês Lévi-Strauss, em seu texto "O pensamento Selvagem", contrapõe o pensamento mítico em relação ao pensamento científico do engenheiro. Nos termos de Lévi-Strauss (1989: 43): "*o pensamento mítico não é somente o prisioneiro de acontecimentos e de experiências, que ordena e reordena, incansavelmente, para lhes descobrir um sentido; é também libertado, pelo protesto feito contra a falta de sentido, com que a ciência estava, a princípio, resignada a transigir*". Isto quer dizer que a ciência moderna não vê sentido nos significados fundamentados pela história de suas elaborações, uma vez que seu objetivo é transigir, fulminar, passar por cima e ir além do que já se criou.

O pensamento mítico assemelha-se ao procedimento adotado pelo *bricoleur*. De acordo com o tradutor do texto, o *bricoleur* é o *modus operandi* da reflexão mitopoética. O *bricoleur* se caracteriza especialmente pelo fato de operar com materiais fragmentários já elaborados, ao contrário do engenheiro, que para executar o seu trabalho precisa de matéria prima. Essas elaborações poéticas dizem muito sobre os significados atribuídos às memórias ferroviárias. Cada pessoa envolvida pelo patrimônio ferroviário cria sua narrativa em meio aos ferros e construções, elaboram imagens do passado, convertem técnica em emoção.

As ferrovias são obras da engenharia por excelência. As instalações ferroviárias estão impregnadas de cálculos matemáticos resultantes de projetos e desenhos da engenharia mais moderna e racional. Contraditoriamente, toda elaboração técnica se esvai para o centro do pensamento mítico, que reelabora sua natureza, reconstruindo seu valor convertido em história, já que seu uso não reproduz mais o sentido simplesmente voltado para o transporte. O atual significado se projeta pela ausência do transporte para as pessoas, de modo que as construções perdem seu sentido simbólico, que está sendo convertido em abandono, obstáculo de desenvolvimento e espaço de desajustamento; quando submetido a um tratamento de recuperação, fica ausente o sentido do trabalho do passado e da vida daqueles que constituíram aquele patrimônio.

Bibliografia:

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.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.

LÉVI-STRAUSS, Claude. A ciência do concreto. In: **O pensamento selvagem**. Campinas: Papyrus Editora, 1989.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Ed. Paulus, 1990.

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

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. São Paulo, Nobel, 1986.

SIMÃO, Azis. **Sindicato e Estado**. São Paulo, Ed. Ática, 1981.

Jornais citados:

Cidade de Campinas, 24/11/1903.

Correio Paulistano, São Paulo, 19/09/1959; 15/08/1872.

Correio Popular, Campinas, 26/10/2003.

Folha de São Paulo, 31/12/1995, 18/10/1999.

O Estado de São Paulo, São Paulo, 06/02/2005.

Documento da Delegacia de Ordem Política e Social citado:

Manifesto aos ferroviários e ao público em geral. Campinas, 23 de abril de 1964.
Localização DEOPS, 50-B-7-413.

Leis Federais e Estaduais:

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização**. Edital No PND – 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.

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.

Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA. Segunda Etapa, setembro de 1995

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.

Lei No 9.491, de setembro de 1997.

Documentos de Ferrovias:

Revista Nossa Estrada, Ano 52 – nos 501/502 – Novembro/Dezembro de 1981.