

[DOI:10.4025/5cih.pphuem.0119](https://doi.org/10.4025/5cih.pphuem.0119)

Elite Operária ou Trabalhadores em Luta? Trajetórias Ferroviárias na Cidade Ponta Grossa – PR (1950-1970)¹

Rosangela Maria Silva Petuba

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

Palavras-chave: Ferroviários, Trajetórias, Elite Operária.

Em 1893, a cidade de Ponta Grossa, situada na Região dos Campos Gerais, no centro sul do estado do Paraná, tornou-se terminal da Estrada de Ferro do Paraná, ligando-se diretamente com a Capital do estado e ao litoral paranaense (porto de Paranaguá). Em 1896 ocorreu a instalação da Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande.

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

Nesse contexto, a presença dos trabalhadores ferroviários e de suas organizações tornou-se parte inconfundível da história da cidade. Assim, na maior parte das abordagens elaboradas sobre a importância da ferrovia em Ponta Grossa, está o surgimento de uma classe ferroviária muito importante na conformação econômica e política da cidade, uma vez que, ligadas à ferrovia surgiram diversas práticas sócias e instituições importantes no cenário social local.

Observamos tanto na historiografia, quanto nos jornais e nas falas dos entrevistados para a presente pesquisa, representações que associam os ferroviários a uma classe de trabalhadores, de fato, privilegiados na cidade, tanto econômica quanto politicamente, no sentido de guardarem uma capacidade de articulação e de organização política diferenciada das demais categorias. Os trabalhadores ferroviários são apontados, principalmente entre as décadas de 1920 a 1970, como uma elite operária.

Entendendo a memória como um processo ativo de criação de significados, ao abordarmos os sentidos construídos para a presença ferroviária na cidade de Ponta Grossa compreendeu-se que o desafio era para além de perceber o quê as fontes contavam sobre a cidade ou a ferrovia, perscrutar como os sentidos do passado haviam sido construídos, postos em circulação, sido disputados e ganhado visibilidade nos vários registros estudados.

Assim segundo Khoury (2004, p.28): “O desafio [...] estaria no fato de encarmos a memória não só como um depositário de informações – um lugar onde se recorda a história – mas de a encarmos como um fato da história, história ‘como sinal de luta’, processo em andamento [...]”. Na compreensão dos processos sociais de construção de memórias está presente a tarefa de produzir um inventário das diferenças e perceber as tendências que tencionam a dinâmica social, bem como vislumbrar a relação intrínseca entre história e memória que interagem nas problemáticas sociais sobre as quais nos debruçamos.

O diálogo com as fontes apontou que a imagem da classe ferroviária como “elite operária” sobrevive quase intacta na memória da cidade e das demais categorias de trabalhadores ponta-grossenses. Numa Edição Comemorativa dos 180 anos de Ponta Grossa, editada em 2003, nos deparamos com o um artigo intitulado: *Metalúrgicos formam nova elite operária*, onde se lê: “De acordo com o gerente da Secretaria de Estado de Emprego e Relações de trabalho, os metalúrgicos representam hoje o que os operários da ferrovia significavam para Ponta Grossa no passado. (METALÚRGICOS..., 2003, p.10)”.

Por sua vez, os trabalhadores ferroviários ponta-grossenses também guardam suas próprias visões sobre o viver na cidade e o trabalhar na ferrovia, durante o período estudado.

Dialogar com a experiência desses trabalhadores e de suas famílias ajuda a problematizar a maneira pela qual o ser ferroviário constituiu-se em um modo de vida, uma

prática social onde visões, projetos e significados do viver, do morar e do trabalhar na cidade e na ferrovia se articularam. Essas experiências podem ser percebidas como outra possibilidade de diálogo com o tempo vivido e como alternativa para construção de outras histórias da ferrovia e de sua relação com a cidade.

Assim o que pretendemos aqui é refletir de forma mais apurada sobre essa construção de memória que designa os trabalhadores ferroviários e mais especificamente os ponta-grossenses, como uma elite.

Monastirsky (1997) afirma que alguns benefícios trabalhistas caracterizavam a Rede Ferroviária como a melhor opção de emprego na época e, guardadas as devidas proporções, trabalhar na Rede entre 1930 e 1970 equivalia, mais ou menos, a trabalhar no Banco do Brasil e na Petrobrás entre 1970 e 1980. Essa visão é reforçada em alguns depoimentos:

E como era a vida de vocês naquela época?

Ih... a gente era assim que nem funcionário do Banco do Brasil, mas uma época né, porque conforme o governo o povo 'pererecava', né? Mas a gente tinha uma vida boa. (BORTOLI, M. L., 2004)

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

Tem gente que fala, tem muitos estudos assim que a gente lê que diz que os ferroviários eram uma elite, uma elite entre os trabalhadores, que os ferroviários eram mais organizados politicamente, que os ferroviários eram mais combativos...

Isso era uma verdade, a gente sentia isso aí pelo seguinte [...] porque quando nós, quando tinha uma política assim na cidade, vamos supor pra prefeito, então os ferroviários sabiam, iam em cima daquele que eles sabiam que procurava fazer [...]

E o que eles (os candidatos) tinham a ver com os ferroviários?

Eles não tinha nada a ver com nós. Mas nós procurava votar naquelas pessoas que a gente sabia que ia fazer alguma coisa. [...].

Mas espera aí, os candidatos quando eles se candidatavam eles iam procurar os ferroviários, eles iam nas casas, nas assembleias, iam fazer campanhas junto com os ferroviários nas oficinas?

Não. Não. Os ferroviários se uniam e nós próprios escolhia eles. Porque a família do ferroviário geralmente era o ferroviário, a mulher do ferroviário e os filhos do ferroviário, então se o pai fosse votar pro fulano, a mulher ia e os filhos também iam. Então nós se organizava assim dessa forma, nós se unia entre nós ferroviário e qual é o candidato que é melhor? É o fulano, então é nesse que nós vai.

E como vocês sabiam qual era o melhor? Quais os critérios?

Porque a gente sabia, já tinha assim uma noção de como funcionava a cidade e aquela coisa toda, né? (WALTER, 2009)

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

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

Nessas representações, o salário acima da média, a estabilidade, a inserção numa carreira, a organização de várias instituições de reconhecida importância, aliados à

participação em diversos acontecimentos políticos registrados na cidade, configurariam os trabalhadores ferroviários naquilo que foi debatido na história do operariado como uma elite ou aristocracia operária.

A expressão “aristocracia do trabalho”, segundo Hobsbawm (2000) parece ter sido usada desde o meio do século XIX, na Inglaterra, para descrever certa camada superior distinta da classe trabalhadora, mais bem paga, mais bem tratada e, geralmente, considerada mais respeitável e politicamente mais moderada do que o resto do proletariado.

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

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

Nesse período que eu ali estive durante esses trinta e cinco anos, eu convivi com todos os níveis da carreira de ferroviário. Me deu a chance de conviver com várias opiniões dentro dos ferroviários das mais variadas classes, porque ali tinha além dos ferroviários, alguns analfabetos ainda, outros semi-analfabetos, outros alfabetizados, com escolaridade avançada, outros técnicos, engenheiros, outros assim de grande desenvoltura, digamos assim, no campo social da cidade, eles participavam de maçonaria, de religiões, de clubes de serviço, de Rotary, Lyons. (BARROS, 2004, grifo nosso)

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

Como tinha muita gente sempre tinha uma encrenquinha entre colegas, porque era muita gente, então sempre tinha ali na tração, por exemplo, os maquinistas e o tráfego que era nós né? Nós formávamos os trens e eles conduziam, então sempre teve aquela rixa um queria ser melhor que o outro. (MACANHA, 2004)

Por outro lado, a distinção expressa na narrativa do Sr. Epaminondas, entre ferroviários analfabetos, semi-analfabetos, alfabetizados e os com escolaridade avançada e grande desenvoltura no campo social da cidade não é fortuita. Ela remete a uma diferenciação interna de lugares, opiniões e posturas que tiveram repercussões no cotidiano e nas lutas vivenciadas pela categoria, ao longo das décadas em estudo.

O grau de escolaridade influenciava diretamente na natureza das funções exercidas, levando a uma associação, entre os próprios ferroviários, dos primeiros degraus da carreira ao

serviço bruto, pesado e perigoso, realizado quase sempre por pessoas analfabetas ou de muito pouca instrução:

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

Mais o trabalho pesado...

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

Muito perigoso né?

Perigosíssimo e eles então é que frejavam ou soltavam os freios dos vagões e muito deles caíam e morriam, mas a grande maioria vencia e depois eles tinham a promoção, à medida que eles iam aprendendo. (BARROS, 2004)

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

A estabilidade, a política de ascensão de níveis, a moradia de boa qualidade organizada em vilas operárias, a regularidade do pagamento mensal e um poder de compra acima da média salarial determinava a boa relação do ferroviário com a cidade e a empresa. (MONASTIRSKY, 1997, 52, grifo nosso).

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

É, compensava porque todo ano nos tínhamos aumento né? Não era muito bom, mas era mais ou menos, pois a Rede toda a vida pagou bem. A Rede toda a vida sempre pagava mais que os particular, nos tínhamos auxílio, tínhamos hospital, tinha a Cooperativa que fornecia. Às vezes o caboclo recebia pagamento e vinha só uns quebradinhos, uma sobrinha, a Cooperativa lançava tudo, gastavam tudo na Cooperativa [...], mas nós toda vida ganhamos bem. É verdade fizemos greve pra ganhar mais. Mas toda a vida nós ganhamos bem, o ferroviário sempre ganhou bem, sempre foi bem de vida (REIS, 2004).

Já o Sr. Hítalo Batista Gomes, entrevistado em 2004 aos 71 anos de idade, ingressou na Rede em 1960 e lá trabalhou como mecânico durante 30 anos, mas já exercia essa profissão antes de ingressar na RVPSC. Antes de passar no concurso da Rede Ferroviária ele trabalhava num posto de gasolina e ao ser indagado sobre sua opção pelo trabalho na ferrovia ela apresenta uma leitura onde destaca a precariedade dos ganhos em relação ao exercício da mesma função fora da Rede:

E o que levou o senhor a fazer o concurso na Rede? O salário era melhor?

Bom, o salário quando eu saí (da iniciativa privada), eu saí perdendo bastante né? Porque você veja, eu tinha o salário de dois mil dois mil e trezentos réis e tinha a casa anexa ao posto. Uma casa boa, tinha água, luz e o Senai me trazia o alimento de gasto do mês. Então se fosse fechar num ganho bruto do Posto eu taria ganhando mais 50% acima do salário, né? Quando eu fiz o concurso na Rede fui chamado para fazer o exame médico, o meu salário caiu [...] daí foi uma queda que Deus nos livre porque a gente tava com um padrão de vida um pouco mais elevado né? Mas tinha que fazer um esforço porque era um emprego federal, eles tavam precisando e por sua vez eu teria um emprego garantido. (GOMES, H.2004)

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

Seu Hítalo, eu gostaria que o senhor falasse um pouquinho para mim sobre os

funcionários que não estavam contentes com os salários, o que eles faziam? Fazia alguma reivindicação, alguma greve? Qual atitude que eles tomavam?

Bom isso aconteceu e aconteceu e acontece em qualquer tipo de empresa né? Você sabe que nesse nosso Brasil, nosso governo ele sabe desses problemas. Os professores estão reivindicando há dez anos, até bateram nos professores né? No meio ferroviário aconteceu a mesma coisa, porque nós não tinha crédito pra uma caixa de fósforo no começo, porque o salário já tinha passado pra três mil e nós tava com dois conto e trezentos, então qualquer mecânico tava ganhando acima do que nós estava ganhado, daí houve foi aquela primeira greve nossa e eles deram a aumento de dois mil conto com abono, né? E mesmo assim ainda não tava equivalendo ao que as empresa já tavam pagando. (GOMES, H. 2004).

Portanto, tratar a questão salarial, ou seja, a existência de salários acima da média como um indício de privilégio para os ferroviários, traz ambiguidades e requer relativizações.

Basta lembrar que vários estudos já apontaram que, entre as principais motivações das greves realizadas pelos ferroviários desde o início do século passado, a questão salarial sempre foi apontada como uma das principais reivindicações da categoria² (BORBA, 1941; MONTEIRO, 2005).

Seguindo a trilha que nos permite problematizar o rótulo de elite operária atribuído aos ferroviários, podemos ainda refletir sobre relações de trabalho internas à RVPSC, principalmente, nas questões envolvendo o processo de disciplinarização³ requerido no ambiente de trabalho e que, por sua vez, acabava desdobrando-se em uma série de outras situações, tais como: a aplicação de punições, faltas ao serviço, conflitos com a chefia, em suma, uma diversidade de posturas, escolhas e estratégias elaboradas tanto pelos trabalhadores quanto pela direção da empresa nesse convívio diário.

O longo e conflituoso processo de conformação do ferroviário à imagem de trabalhador ideal, obediente e disciplinado, exigido pelas “novas configurações” de ritmo e de organização do trabalho requerido pelas empresas ferroviárias, bem como a intensa trajetória de formas de resistência, individuais e/ou coletivas, forjadas pelos trabalhadores a essas práticas, já foram tema de diversos estudos. (CALVO, 2002; HARRES, 1992; SEGNINI, 1982).

Mesmo se tratando de locais, empresas e períodos diferenciados, que se estendem da implantação das primeiras empresas ferroviárias no final do século XIX até períodos mais recentes, boa parte dos trabalhos aponta a necessidade das empresas ferroviárias adaptarem os trabalhadores às novas exigências do trabalho, que tinha como pressuposto básico a disciplina.

Na RVPSC essa realidade não foi muito diferente, observemos o artigo sobre normas disciplinares, publicado em 1955 na Revista Correio dos Ferroviários, produzida e distribuída pela Direção da empresa:

A disciplina, como elemento indispensável ao progresso humano, é necessário se faça sentir em todas as nossas atividades, dentro e fora da nossa vida particular, na oficina, no escritório, no campo, na sociedade, etc. Em nosso meio, felizmente a disciplina vem sendo mantida, não à custa de castigos, como muita gente supõe [...] Disciplina, Obediência à palavra de cima. Respeito hierárquico. Afabilidade no tratamento geral. Trabalhe firme e honesto. Satisfação para quem dá ordens e alegria para quem as cumpre. (WAMBIER. apud SILGRE, 2005, p.20).

Para Calvo (2002) as práticas e instrumentos forjados na relação empresários e trabalhadores procuravam garantir o trabalho e, ao mesmo tempo, estabelecer novos e diferentes modos de se fazer a relação trabalhadores - trabalho ferroviário.

Esse universo de relações era permeado por disputas cotidianas. Para os empresários o trabalho ferroviário e a função da ferrovia representavam uma nova estratégia para acumulação de capitais. Já para os trabalhadores eles significados diferentes relacionados às suas experiências, às necessidades expressivas do seu modo de vida que, muitas vezes,

entravam em conflito com as exigências impostas pelo próprio processo de trabalho na ferrovia.

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

Nessa perspectiva, das tentativas de disciplinarização dos trabalhadores emergiam expressões de tensões constituídas nessas relações, sendo evidências das disputas que se davam em torno da adaptação às novas exigências do trabalho, como por exemplo, assiduidade, o respeito aos superiores, o cumprimento das escalas de horário, entre outros. (CALVO, 2002, p.266).

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

A disciplina naquele tempo era rigorosa, o chefe tinha autoridade igual delegado de polícia, hoje em dia o pessoal não respeita nem o delegado, naquele tempo o pessoal respeitava, o delegado era respeitado, o chefe de estação era respeitados, então havia respeito. Qualquer dos erros eles puniam, o chefe e os engenheiros puniam. Uma vez eu errei, e fui advertido noutra vez eu fui suspenso, então eles não admitiam erros. Para mandar embora, naquele tempo não toleravam. Roubou, o empregado era demitido, acidente de trem bem grande era demitido. (RUTKA, 2005)

Veja bem, faltava a serviço, errava qualquer coisa que fosse contra, desse prejuízo pra empresa, eles faziam sindicância, davam punição lá pro pessoal, suspensão um dia, dois dias, conforme a gravidade do acidente também, né? [...] Tinha que ser bom funcionário, porque você veja a gente tinha um premio 10 anos sem chamar a atenção, sem punição, a gente tinha um premio de 06 meses, licença premio. (MACANHA, 2004)

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

Veja bem como era uma empresa como a rede ferroviária que tinha, teve época que teve 65 mil funcionários, sempre tem os bons, os mais ou menos, a maioria era gente boa. Eles exigiam lá que não perdesse escala, que não tivesse atraso, que não causasse risco prá empresa. (Idem)

Muitos não gostavam do serviço, porque era um serviço que era muito sujo da graxa e ele não se adaptava [...] Às vezes respondiam ao chefe, e resmungava do serviço né? Agora eles tentavam endireitar os funcionários, mas às vezes não dava certo. Eles chamavam a atenção, ia para o chefe, daí conforme, eles até suspendiam, ou eles mandavam embora depois que passou para a CLT, daí ficou mais rígido. Porque aí foi outra lei. (BORTOLI, P.2005).

De acordo com Silgre (2005) os formulários citados pelos trabalhadores na Rede de Viação Paraná - Santa Catarina eram intitulados de “Boletins de Merecimento”, e continham vinte e cinco perguntas que o chefe de seção deveria responder semestralmente.

De acordo com a pesquisadora, nesses relatórios era possível perceber os pontos passíveis de controle por parte da empresa: se o trabalhador estava atento ao trabalho, tinha boa vontade de trabalhar, cooperava com os colegas e com o chefe, se era satisfatória a quantidade de trabalho desenvolvida durante o dia e, ainda, se o ferroviário era atencioso e cortês.

No final desse questionário, realizava-se a somatória dos pontos. Ao lado, havia um campo destinado às “Condições Fundamentais”, no qual eram debitados os pontos negativos como: assiduidade, advertência, repreensão, suspensão e, por fim, destituição de função. Após tal somatória, aplicavam-se as penalidades previstas: “Aplicar ao trabalhador de Linha nível 3, matrícula nº 23972, João da Silva Poza, a pena de suspensão por 10 (dez) dias, por ter o

mesmo se ausentado do serviço sem prévia autorização do seu feitor.” (ORDEM INTERNA... apud SILGRE, p.18).

Todavia, dessas narrativas sobre os conflitos internos na RVPSO também emergem lembranças das redes de solidariedade forjadas como forma de se contrapor ao lastro disciplinar da empresa. Temos certa visão disso quando são retomadas nas falas as estratégias criadas entre os trabalhadores para esconder as faltas de ocasionadas pelo problema de alcoolismo dos colegas, problema.

Os relatos sobre os casos de alcoolismo apareceram em diversos depoimentos dando a entender tratar-se de um problema recorrente no meio ferroviário e que afetava tanto o cotidiano familiar quanto o de trabalho.

Vimos acima a punição aplicada ao trabalhador João da Silva Poza, por ele ter se ausentado do serviço sem prévia autorização. Sua viúva Tereza de Jesus Poza foi entrevistada em 2004 aos 70 anos de idade e seu depoimento está quase todo centrado em torno do alcoolismo do marido e de todos os problemas vividos dentro e fora da ferrovia por causa disso:

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

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

Ele se aposentou lá?

Se aposentou.

E qual era a função do seu marido?

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

E como era a vida de vocês nessa época?

Pois eu tinha uma vida boa... Até quando ele começou a trabalhar eu trabalhava para sustentar a casa, né? Porque eu tinha meus doze anos quando casei com ele e daí ele era um homem assim engraçado, *trabalhava até a hora do almoço e depois não trabalhava mais. Só vivia bebendo, com aquela garrafinha...* [...] Ficava bebendo de dia, depois do almoço, o dia todo... Quando era de tardezinha tomava banho e saía. Ia prá farra. [...] Aí eu fui na chefia em Curitiba e falei ‘Chefe põe me dá um jeito dele trabalhar perto de casa porque ele não traz dinheiro nenhum para casa’. Pois não adiantou nada, ficou do mesmo jeito. O dia em que ele ganhava dinheiro não aparecia em casa. Ele queria outro serviço, eu não deixei ele sair até aposentar. Lá no Bar tudo era melhor para ele. (POZA, 2004, grifo nosso)

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

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

Cansei de chamar atenção para deixar de brincadeiras né? Olha que o serviço é perigoso! Sempre aconselhei todos os meus colegas [...] Mas muitos deles em cima de ser demitido eu consegui dobrar eles e trazer eles e tornarem bons funcionários, tinha funcionário que não queriam que trabalhasse de jeito nenhum nas turmas, porque depois eu fui a supervisor, né? Então todos esses maus elementos eles jogavam para cima de mim na minha equipe. Eu sempre procurei auxiliar uns e outros mostrando o porquê do trabalho né? Simplesmente conversava o porquê do

erro. *Muitos deles já estavam separando da esposa, porque saíam do serviço, pegavam o pagamento e ficavam no bar, né, jogando e quando chegava em casa já chegava bêbado e no outro dia já faltava ao serviço.* (GOMES, H, 2004, grifo nosso)

Obviamente não é possível generalizar esses exemplos, mas é possível encarar parte dessas posturas como indícios de resistência ao modo de viver, cheio de normas, regras, pressões, embora, entre os próprios entrevistados, alguns apresentem discordância dessa assertiva: “Não, era problema da pessoa mesmo. Ali no caso da ferrovia existia porque talvez a pessoa ganhava um pouquinho mais e podia gastar e tal, né? Mas não tinha nada a ver com a ferrovia.”(WALTER,2009).

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

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

Veja bem dependendo da época, tinha um formulário que eles preenchiam e daí o funcionário era punido né? Geralmente era escondido, porque todos eram amigos, e nos não deixávamos o chefe ver, tudo escondido, *era morcego que escondia morcego e não chegava nos ouvidos do chefe* . Então às vezes acontecia de chegar um ou outro lá, mas sempre tinha o coleguismo, um escondia ou outro e daí a gente trabalhava em dobro pra cobrir a falta daquele, quer dizer nos sempre dávamos um jeitinho, o jeitinho brasileiro. (MACANHA, 2004, grifo nosso).

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

E quando o chefe pegava o trabalhador alcoolizado havia punição?

Veja bem dependia muito do chefe né?Mas geralmente era custoso a pessoa chegar embriagado, principalmente o pessoal da estação, não tinha porque ele chegar embriagado, as escalas eram umas escalas boas, então geralmente a gente fazia escala de 24 por 48. Então entrava às sete da manhã e saía outro dia as sete e depois cada um era responsável por seus atos. (MACANHA, 2004.)

Podemos então observar haverem discordâncias entre os próprios ferroviários sobre as estratégias utilizadas para contornar, ou mesmo, burlar as exigências da empresa e das chefias em relação ao trabalho exercido na Rede.

Para alguns entrevistados, os caminhos encontrados pelos colegas para não cumprir as exigências cotidianas da profissão, depunham contra a classe e contra a Rede. Exemplo disso são alguns pedidos de afastamento, licenças-médicas e aposentadorias considerados como “uma barbaridade”, ou seja, uma vergonha:

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

No tempo da Rede valeu a pena trabalhar, até hoje a gente tem saudade, tem saudade da Rede porque a Rede para alguns ele foi mãe, porque os caboclo não trabalhavam e a Rede pagava, sabe? P para alguns ela foi mãe, para outros ela foi madrasta sabe, eu não posso dizer que ela foi minha mãe porque eu trabalhei. Eu tinha boa saúde, eu não preenchia esses formulários.

E como eram esses formulários?

Eles tinham preguiça de trabalha, ou brigavam com o chefe, então eles iam lá no hospital se queixar para o medico : ‘Olha eu to doente, quero que o senhor me de um atestado ai, preciso descansar quinze dias’. O medico muito bom: ‘Só quinze dias,

vou te dar vinte dias' Ele ficava em casa ganhando, chegava o fim de mês vinha o pagamento direitinho, só que separado.

E os chefes não percebiam?

Ninguém fiscalizava o que o medico dava. Teve gente que se aposentou do coração, conheço até era um colega meu, se aposentou. O doutor Davi aposentou ele do coração porque ele não podia trabalhar na mecânica. É mentira. Ele não sofria do coração. O doutor Davi morreu e ele ta ai ate hoje dançando vanerão. É uma barbaridade, mas, eram os médicos que atestavam, eles ganhavam aposentadoria, hoje ele é aposentado. (REIS, 2004).

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

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

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

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

Essa variedade de experiências e principalmente os sentidos imputados a elas pelos trabalhadores nem sempre se adequam às imagens difundidas de uma classe privilegiada, uma elite política e econômica entre os demais trabalhadores. A problematização de suas trajetórias, com suas idas e vindas, questiona as visões romantizadas construídas sobre esses trabalhadores e suas experiências e devem servir de alerta ao historiador.

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

Para concluir essas reflexões consideramos que o rótulo de "elite operária", fartamente aplicado aos trabalhadores ferroviários na cidade de Ponta Grossa, longe de ressaltar sua importância, obscurece sua trajetória, suas lutas e seus conflitos ao homogeneizar a diversidade, a pluralidade e a riqueza de suas vivências e, igualmente minimiza e empobrece os sentidos de suas vitórias e derrotas enquanto classe. Concordo com Inácio (2009) que essas imagens idílicas, ao serem postas em circulação como uma memória, podem alijar os

trabalhadores como protagonistas e suas lutas, quando reconhecidas, podem acabar sendo apropriadas por alguns grupos. Ao invés de tratá-los como uma elite operária, devemos percebê-los como trabalhadores ferroviários constituindo-se como tal num longo processo de lutas com acertos e desacertos, vitórias e derrotas, avanços e recuos.

Referências Bibliográficas

BARROS, Epaminondas. Xavier de. Entrevista concedida em 2004.

BORBA, A. *7.000 ferroviários em Greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941.

BORTOLI, Maria de Lourdes Dropa de. Entrevista concedida em Junho de 2004

BORTOLI, Pedro. Entrevista concedida em 2004

CALVO, C. R. Trabalho e Trabalhadores: A Experiência de Ser Ferroviário na Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1890-1925). Uberlândia: *História e Perspectivas*, n.25-26, Jul./Dez. 2002, p. 261-291;

DITZEL, C. H. de Mello. A “cidade encruzilhada”. In: *Os Velhos Campos Gerais e a Nova Ponta Grossa*. Jornal Diário dos Campos. (Edição Especial – 178 Anos de PG) Set/2001, p. 7A.

HARRES, M. M. *Ferrovários: disciplinarização e trabalho na VFRGS (1920-1942)*. Porto Alegre: UFRGS, 1992. Dissertação Mestrado em História

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

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

LIMA, R. M. L., *Uma Categoria Fora dos Trilhos: Causas e Conseqüências da Crise entre os Ferroviários*. Rio de Janeiro UFRJ, 1998. Dissertação de Mestrado

MACANHA, Amauri. Entrevista concedida em novembro de 2004. METALÚRGICOS formam nova elite operária. *Jornal Diário dos Campos*. (Suplemento Especial – Ponta Grossa 180 anos.) Ponta grossa, set. /2003. p.10.

MONASTIRSKY, L. B. A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa. In: DITZEL, C. de H. M.; SAHR, C. L. *Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais*. Ponta Grossa: UEPG, 2001.

MONASTIRSKY, L. *Cidade e Ferrovia: A mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa*. Florianópolis, 1997. Dissertação de Mestrado – UFSC.

MONTEIRO, C. “Ferroviários em Greve: Relações de Dominação e Resistência na RVPSC”. Ponta Grossa: *Revista de História Regional*, vol.12, n.1, p.09-24, 2001

POZA, Teresa de Jesus. Entrevista concedida em 2004

RUTKA, João. Entrevista concedida em 2005. SEGNINI, L R. P. *Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982.

REIS, Airtton Dionísio dos. Entrevista concedida em nov. de 2004.

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

WALTER, Christiano Matheus. Entrevista concedida em 2009.

¹ Este texto fundamenta-se no último capítulo da tese de doutorado em História, intitulada: Na Trama dos Trilhos: Cidade, Ferrovia e Trabalho (Ponta Grossa - PR, 1955-1997) realizada sob a orientação do Prof. Dr. Adriano L. Duarte e defendida PPGHIS-UFSC, em 2010.

² Para exemplificar apenas o caso dos ferroviários do Paraná, somente no período de 1892 a 1930, Monteiro elencou 12 greves e, entre elas, 07 tinham como pauta principal aumento salarial. Em 1934, ocorreu a maior Greve que se tem notícia no Paraná, mais de 7000 ferroviários da RVPSC paralisaram suas atividades, tendo como principal reivindicação o aumento salarial. Em 1946 e 1960, novamente os trabalhadores da Estrada de Ferro pararam suas atividades. Na primeira, reivindicando melhores salários e condições de trabalho e, na segunda, em luta pela paridade de vencimentos entre Civis e Militares.

³ Compartilhamos, aqui, a postura de CALVO. C. R. Trabalho e Trabalhadores: A Experiência de Ser Ferroviário na Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1890-1925). Uberlândia: *História e Perspectivas*, n.25-26, Jul./Dez. 2002, p.266, nota n.05, que trabalha a categoria disciplinarização, interpretada como expressão das relações de embate entre empresários e trabalhadores, e não como mecanismo de poder criado externamente às tensões entre dominação e resistência.