

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE HISTÓRIA ECONÔMICA

ENTRE A REVOLUÇÃO E O CORPORATIVISMO

A experiência sindical dos ferroviários da E. F. Sorocabana nos anos 1930

Adalberto Coutinho de Araújo Neto

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Letras, Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em História.

São Paulo

2006

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE HISTÓRIA ECONÔMICA

ENTRE A REVOLUÇÃO E O CORPORATIVISMO
*A EXPERIÊNCIA SINDICAL DOS FERROVIÁRIOS DA SOROCABANA NOS
ANOS 30*

Adalberto Coutinho de Araújo Neto

São Paulo
2006

**Às principais pessoas de minha vida:
Luzini e Carlos.**

**Dedico este trabalho a
Alberto, o amigo de sempre.**

AGRADECIMENTOS

Nossos agradecimentos às equipes de funcionários e Aparecido Oliveira da Silva do Arquivo do Estado de São Paulo, do Arquivo Edgard Leuenroth - UNICAMP, a Luiz Alberto Zimbarb do Centro de Documentação e Memória – CEDEM – da UNESP, à Marlene Aparecida S. Gasques e aos funcionários do Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa - CEDAP da UNESP, Campus de Assis e a todos que colaboraram muito com nosso trabalho, facilitando sempre o acesso à documentação contribuindo com a localização de fontes fundamentais.

Aos nossos amigos Adolfo Frioli e Sônia Nanci Paes, que muito nos ajudaram no início da pesquisa, inclusive na definição do objeto. Juntos, no Museu Histórico Sorocabano, ou separadamente, sempre facilitaram o acesso a documentos da maior importância. Agradecemos também, a Silvia Helena da Silva, pelo atendimento no MHS e às equipes que se sucederam no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.

Agradecemos ao Instituto Histórico Genealógico e Geográfico de Sorocaba, responsável pela casa Aluísio de Almeida e ao Gabinete de Leitura Sorocabano, pelo acesso às fontes documentais preservadas.

À Professora Doutora Raquel Glezer, por acreditar em nosso projeto, pela liberdade e apoio para que a pesquisa e este trabalho chegassem ao final. À minha amiga Cássia Baddini, pelo incentivo e intervenção providencial.

Agradecemos à Secretaria de Estado da Educação e Diretoria de Ensino de Sorocaba pela concessão da Bolsa Mestrado, especialmente às supervisoras Fernanda Furiam Amorim e Vera Lúcia Bellucci Provasi, pela atenção.

E finalmente, a todos os amigos, colegas de trabalho e familiares, pela paciência em agüentar nosso mau humor e cansaço, o que sabemos, não foi tarefa das mais fáceis. Sem o seu apoio, seria muito difícil chegar ao final...

RESUMO

Este trabalho resgata e analisa a história do sindicalismo dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana durante a década de 1930. Antes da abordagem do tema do trabalho, retoma sinteticamente o histórico da fundação da ferrovia e de seu operariado, desde 1870 até 1940. Narra a trajetória dos grupos políticos e ideológicos atuantes entre os ferroviários, representados principalmente por socialistas, comunistas, pró-patronais e integralistas. Analisa os conflitos, relacionamentos e as contradições entre os trabalhadores e as lideranças sindicais, com a empresa e o Estado. Estuda as propostas, transformações e compara a adesão decisiva dos trabalhadores, que determinaram a característica do sindicalismo ferroviário da Sorocabana.

PALAVRAS-CHAVE

Trabalho, Movimento Operário, Sindicalismo, Ferroviários, Sorocabana

ABSTRACT

This work rescues and analyzes the history of the unionism of the railway workers of the Sorocabana Railway during the decade of 1930. Before the mainly subject of the work, it synthetically retakes the description of the foundation of the railway and its workers, since 1870 up to 1940. It tells to the trajectory of the unions groups with ideological policy and between the railway workers, represented mainly for socialist, communist, pro-owners and “integralistas”. It analyzes the conflicts, relationships and contradictions between the workers and their leadership, with the company and the State. It studies the proposals, transformations and compares the decisive adhesion of the workers who had determined the characteristic of the unionism of the Sorocabana Railway.

KEY WORDS

Labour, Labour Movement, Trade Union, Railway workers, Sorocabana Railway

Abreviações

- AIB** – Ação Integralista Brasileira,
AL – Aliança Liberal.
ANL – Aliança Nacional Libertadora.
CGTB – Confederação Geral do Trabalho do Brasil.
CNT – Conselho Nacional do Trabalho.
COB – Confederação Operária Brasileira.
DET – Departamento Estadual do Trabalho.
EFS – Estrada de Ferro Sorocabana.
FORJ – Federação Operária do Rio de Janeiro.
FOSP – Federação Operária de S. Paulo.
FSRSP – Federação Sindical Regional de São Paulo.
IC – Internacional Comunista ou 3.^a Internacional.
ISV – Internacional Sindical Vermelha.
PCB – Partido Comunista do Brasil (antes da cisão de 1962).
PD – Partido Democrático.
PRP – Partido Republicano Paulista.
PSB – Partido Socialista Brasileiro.
SPR – São Paulo Railway.
SFESP – Sindicato dos Ferrovieiros do Estado de São Paulo.
SFEFS – Sindicato dos Ferrovieiros da Estrada de Ferro Sorocabana.
UDT – União Democrática Trabalhista.
USI – União Sorocabana e Ituana (ferrovia).

Sumário

INTRODUÇÃO	1
PARTE I – A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA	51
CAPÍTULO 1 – AS ORIGENS DA ESTRADA E OS TRABALHADORES	52
1.1 Fundação e trajetória da Estrada de Ferro Sorocabana	52
1.2 Os ferroviários da Sorocabana: composição e atuação pré 30.....	67
CAPÍTULO 2 – A EMPRESA, AS ASSOCIAÇÕES SUBMISSAS E OS FERROVIÁRIOS	91
2.1 As tentativas diretas de aproximação da Empresa junto aos trabalhadores e de seu controle “extra muros”	95
2.2 As disputas entre as entidades na formação do sindicalismo na EFS	104
2.2.1 O Centro Ideal Ferroviário.....	105
2.2.2 A revista “O Apito”	111
2.2.3 A folha “O Ferroviário” e o Comitê Central dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana	114
2.2.4 Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana	125
PARTE II – RELAÇÕES E CONFLITOS NA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA	133
CAPÍTULO 3 - ENTRE OS TRABALHADORES: AS RELAÇÕES ENTRE OS FERROVIÁRIOS, A EMPRESA, O ESTADO E O SINDICALISMO.	134
3.1 A formação do sindicalismo dos ferroviários: o Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo	134
3.2 A formação e trajetória do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana	144
3.2.1 Criação e expansão do SFEFS	145
3.2.2 As reivindicações dos ferroviários; conflitos e relacionamentos entre a EFS e o Sindicato.	164
CAPÍTULO 4: RELACIONAMENTOS E CONFLITOS	196
4.1 As relações e conflitos políticos e ideológicos internos e externos ao Sindicato.	196
4.2 Personalismo, oscilação nas relações com o Estado e o fim do Sindicato.....	235
CONCLUSÃO	251
FONTES	260
BIBLIOGRAFIA	270
ANEXO 1	280
ANEXO 2	282

Introdução

Este trabalho tem o objetivo de apresentar a atuação de um sindicato que em seu princípio orientou-se pelo socialismo reformista próximo aos tenentes no Estado de São Paulo¹, na década de 1930, através do histórico da ferrovia e das relações que desenvolveu com seus trabalhadores.

O período em estudo, a década de 1930, foi ampliado para a fase anterior, fundamentalmente para permitir a apresentação da empresa e o histórico da formação do sindicato. Optamos por modernizar a ortografia das citações tiradas dos documentos, para facilitar a leitura e o trabalho com as mesmas.

Os principais arquivos consultados foram: o Arquivo do Estado de São Paulo (DAESP), Arquivo Edgard Leuenroth (AEL), Casa Aluísio de Almeida, mantida pelo Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS), Centro de Documentação e Memória da UNESP (CEDEM), Arquivo de Memória Oral do Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa (CEDAP) da UNESP - Campus de Assis-SP, Hemeroteca do Gabinete de Leitura Sorocabano, Museu da Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba, Museu Histórico Sorocabano (MHS). As fontes estão indicadas nas notas de rodapé no corpo do trabalho e relacionadas ao final, no subtítulo “Fontes”.

A natureza do sindicalismo é uma discussão que há décadas levanta posicionamentos entre as correntes políticas e ideológicas que participam do movimento operário.

As primeiras formas associativas da classe operária tanto foram políticas, variando entre reformistas e revolucionárias, quanto associações exclusivas na defesa de seus interesses econômicos e trabalhistas diretos. Essas associações existiram em vários países europeus e depois americanos, aparecendo conforme seu desenvolvimento manufatureiro, fabril e industrial. As primeiras entidades que assumiram a forma sindical apareceram na Inglaterra, ainda na primeira metade do século XIX².

¹ Para conceituar o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana na década de 1930 como socialista reformista próximo ao tenentismo em São Paulo, mais propriamente, próximo ao tenentismo de esquerda, nos baseamos em Ângela Carneiro de ARAÚJO, *A Construção do Consentimento. Corporativismo e trabalhadores nos anos trinta* e em Edgar CARONE, *Brasil, anos de crise: 1930-1945*.

² Wolfgang ABENDROTH, *A história social do movimento trabalhista europeu*.

Karl Marx considerava a natureza do sindicalismo como espontânea e economicista³, sendo que ele e Engels⁴ utilizaram o termo *luta econômica*.

Os sindicatos, nas suas formas de Ligas ou Uniões, teriam surgido espontaneamente como forma de defesa do proletariado contra a exploração desenfreada da burguesia. Tinham o fito de impedir que o preço da força de trabalho caísse abaixo de seu valor, ditado em última instância, pelo custo da formação e reprodução das diferentes especialidades produtivas e ofícios existentes. Esse foi o seu “passado” e era o seu “presente” (entendidos aqui na contemporaneidade dos escritos de Marx e Engels, nas décadas da segunda metade do século XIX), mas deveria ter um futuro próximo, de preferência imediato, diferente, se intervindo em seu processo.

Marx e Engels pretendiam que os sindicatos desempenhassem funções mais amplas de organização e educação da massa proletária:

“Além de sua função imediata de reação contra as dúbias manobras do capital, os sindicatos devem atuar como centros de organização da classe operária, com vistas à sua radical emancipação. Devem ajudar todo movimento social e político de igual tendência.”⁵

De maneira geral, havia uma preocupação com a influência e coordenação do partido sobre o sindicato, quando notamos que a Associação Internacional dos Trabalhadores aceitava a filiação de entidades proletárias também de natureza sindical em seu quadro, fato visto quando examinamos as considerações acerca das greves, tratadas nas correspondências de Marx, então membro da direção da AIT e falando em seu nome e especialmente de seu Conselho Geral.

O desaparecimento da I Internacional talvez tenha impedido a continuidade dessa política, conquanto essa concepção fosse desenvolvida posteriormente, tanto pelos social-democratas da Europa Ocidental e Central, quanto por Lênin pouco mais tarde. Entretanto, o sindicalismo havia revelado seus limites, notados por Marx, que buscava superá-los através de seu envolvimento maior no processo político. Engels declarou

³ Usamos o termo *economicista* da maneira como Lênin o definiu em seus escritos reunidos em *Que fazer?* O termo diz respeito às ações políticas que visam objetivos econômicos imediatos e, no caso do sindicalismo, questões como: aumento de salários, jornada de trabalho e remuneração etc. e, condições de trabalho e organização do mesmo, tudo o que tem a ver com a atividade que gera renda e sobrevivência do trabalhador e sua remuneração.

⁴ Karl MARX e Friedrich ENGELS, *Sindicalismo*.

⁵ Karl MARX e Friedrich ENGELS, *Sindicalismo*, p. 14.

abertamente os limites do sindicalismo em outra fase, a da formação de partidos socialistas e social-democratas. Os partidos começavam a superar as iniciativas mais comuns desde as décadas iniciais do século XIX, que eram as formas híbridas de Ligas, Clubes, Uniões, que em diversas ocasiões misturaram-se com o que era e viriam a ser os sindicatos⁶.

Segundo Marx e Engels:

“Isto é o máximo que os sindicatos – como estão organizados atualmente – podem esperar e só ao preço de uma luta tenaz e de um imenso gasto de força e dinheiro”⁷.

A forma da luta própria da natureza do sindicato e mesmo como seu fim, nunca foi de fácil execução e sempre demandou um enorme esforço organizativo e conscientizador, de tal maneira que este dificilmente pôde ultrapassar o economicismo. O esforço era ainda maior, quando se pretendia levar o sindicato em direção de alguma atuação política, auxiliando partidos políticos, de classe ou não, em qualquer parte do mundo.

O objetivo maior de tornar o sindicato uma organização proletária que pudesse e viesse a auxiliar a “emancipação” do proletariado – ou seja, a revolução proletária – não chegou a ser alcançado.

Durante meados do século XIX, o que viria a ser o sindicato foi tratado como uma espécie de partido e se comportava como algo parecido. Mesmo os partidos proletários ainda não tinham a forma com a qual os conhecemos, que data das últimas décadas do século XIX. As Ligas operárias muitas vezes se comportavam de forma semelhante a pequenos partidos clandestinos ou semiclandestinos, com algumas ramificações em conjunturas revolucionárias. Em tempos mais estáveis, podiam assumir a representação da categoria profissional que fosse mais numerosa em seu interior, uma espécie de atuação sindical.

Hobsbawm destaca que, na Grã-Bretanha, houve tensão entre as bases e as direções das federações sindicais e o partido, surgido como braço político dos sindicatos. Na França, vários sindicatos foram criados pelos partidos e muitos, em parte pela influência do sindicalismo revolucionário, surgido nesse país pouco antes de 1900⁸, se colocavam à esquerda dos partidos. Na Alemanha, o sindicalismo esteve, até antes de 1914, à direita do partido.

⁶ Wolfgang ABENDROTH, *op. cit, passim* e Edouard DOLLÉANS, *História del movimiento obrero*.

⁷ Karl MARX e Friedrich ENGELS, *op. cit*, p. 40. “Atualmente” no trecho, refere-se ao ano de 1881.

⁸ Eric J. HOBBSAWM, *Mundos do Trabalho. Novos estudos sobre História Operária*, p. 379.

A partir dos anos 1860, especialmente nos Estados alemães, surgiram partidos proletários com as características que conhecemos. A definição do que é partido e sindicato tornou-se mais clara. Isso levou a novas conceituações e teorizações acerca do papel de ambas as organizações de classe.

As idéias de Marx e Engels, acerca de sindicato e partido, foram desenvolvidas, entre outros, por Vladimir I. Lênin. A concepção de partido para Lênin⁹, não continha o elemento de massa que os partidos social-democratas europeus propunham. Era um partido de vanguarda, por isso, um partido de quadros, ponto no qual Leon Trotsky insistiria, durante sua atuação na Oposição Internacional de Esquerda¹⁰. Para ambos os revolucionários, o sindicato deveria ser uma organização de massas, que abrigasse o maior número possível de trabalhadores de cada categoria correspondente. Não importava o credo, a etnia, a nacionalidade e a ideologia, mas sim a fidelidade à organização, à categoria, à classe.

Para o leninismo, os sindicatos teriam duas finalidades sociais e políticas, em duas situações diferentes: nas fases pré-revolucionária e revolucionária e depois, na pós-revolucionária.

Nas fases pré-revolucionária e revolucionária, os sindicatos deveriam ser independentes do partido, mas não *neutros* politicamente, o que favoreceria a burguesia; deveriam propor uma política de classe do proletariado. Para isso, os social-democratas (bolcheviques) deveriam conscientemente ingressar nos sindicatos, formar células e desempenhar funções determinadas pelo partido. Deveriam influir politicamente dentro dos mesmos e sempre que possível, conquistar suas direções, para realizarem as tarefas do partido, sendo uma das mais importantes, a de desenvolver a consciência de classe do proletariado. Deveriam os bolchevistas travar a luta econômica e buscar melhorias das condições de vida e de trabalho do proletariado, mas fazê-lo na perspectiva da luta de classes, politizando sempre as refregas. Os sindicatos deveriam ser *escolas do socialismo*,

⁹ Vladimir I. LÊNIN, *Sobre os sindicatos*, *passim*.

¹⁰ Leon TROTSKY, *Concepção marxista do sindicato*. Nas polêmicas com Monatte, líder anarcossindicalista francês, durante as décadas de 1910, 20 e 30, cf. Edouard DOLLÉANS, *op. cit.*, Trotsky discute algumas vezes sobre o papel dos sindicatos e do partido em um contexto revolucionário para o proletariado. Reconhece a combatividade, durante a I Guerra Mundial, apresentada pelo sindicalismo revolucionário diante do fracasso do socialismo reformista francês, apoiador dos intentos bélicos e nacionalistas de direita do Governo Francês. Contudo, deixa claro o que considerava insuficiências teóricas dessa corrente, diante da realidade aberta a partir dos anos 20, bem como as formas de combater o burocratismo dentro do partido e mesmo dentro do sindicato, sem recorrer-se às práticas e princípios libertários.

tanto no sentido da conscientização através da luta de classes, como para servir de experiência administrativa aos trabalhadores.

Deveriam os sindicatos, então, travar a luta econômica à qual se destinaram originalmente e auxiliar o partido em seu trabalho junto às massas, educando-as de forma classista e participando, sob orientação e influência do partido, da luta política.

Após a Revolução, deveria o sindicato auxiliar o Estado operário, quanto ao controle da produção ainda em mãos ou cedida à burguesia. Deveria defender os interesses de sua respectiva categoria; educar política e tecnicamente o proletariado para a nova realidade revolucionária, na qual ele detém o poder. Quando nas empresas estatais, deveria incentivar os trabalhadores em sua lida cotidiana, fazer propaganda política e exercer as atividades educativas. Deveria também distribuir incentivos e dirimir conflitos econômicos e organizacionais no âmbito da produção, recorrendo quando necessário, ao partido. A filiação aos sindicatos deveria ser voluntária sempre.

As teses leninistas começaram a chegar no Brasil a partir da fundação do PCB, no início de 1922¹¹. Mas, talvez, mais que as teses leninistas, que implicavam no conhecimento teórico das mesmas através de leitura etc. – o que se sabe, era baixa – chegaram aos comunistas brasileiros às teses da Internacional Sindical Vermelha¹².

O Programa de Ação da ISV foi escrito por Losovsky, no início dos anos 20 e foi divulgado a todos os partidos comunistas filiados à IC e aos “sindicatos vermelhos”. Considerou-se, nesse programa que a principal base de ação dos sindicatos “vermelhos” devia ser a ação direta: greves, manifestações, enfim, a luta contra o capital.

Diante do avanço do capitalismo, de sua concentração, a forma de organização sindical que melhor se adequava, era a que privilegiava a concentração da luta dos trabalhadores, o sindicato por indústrias e recomendava-se a fusão dos sindicatos profissionais àqueles.

¹¹ Edgar CARONE, *A República Nova (1930-1937)*, IDEM, *O P.C.B. (1922 – 1943) Vol. I*, José Antonio SEGATTO, *Breve História do PCB* e Michel ZAIDAN FILHO, *O PCB (1922-1929): na busca das origens de um marxismo nacional*.

¹² A Internacional Sindical Vermelha, surgiu em 1920, como oposição à internacional sindical de Amsterdã, chamada oficialmente de Federação Internacional Sindical. Foi apoiada pela IC, para dar certa autonomia aos sindicatos onde atuavam predominantemente comunistas com células formadas e simpatizantes da Revolução Russa, ainda que, politicamente, os comunistas fossem submetidos à disciplina de seus respectivos partidos, nos diferentes países. Cf. INTERNACIONAL SINDICAL VERMELHA.

As bases sindicais junto aos trabalhadores deviam ser as comissões de fábricas. Os comunistas deviam participar delas e envolver os operários, inclusive os ditos atrasados, para que fossem levados “arrastados” às lutas.

O programa da ISV recusava a idéia de destruir os sindicatos reformistas mesmo com sua ação decidida e claramente anti-revolucionária, o que isolaria os revolucionários das massas, as quais, ao longo de décadas, construíram essas organizações; a forma correta era conquistá-las e suas bases.

Quanto às estratégias reformista e revolucionária, considera que a reformista está sempre em busca, antes ou como objetivo final, de um acordo com a burguesia, ou de um pacto procurando evitar a luta. Para os reformistas, a luta de classes é eventual e ocasional. Sua luta é sempre defensiva. Já a estratégia revolucionária é ofensiva, conquanto não despreze as operações de defesa. Considera que a luta prepara as massas para as atitudes mais avançadas, visando a Revolução, mas condena o envolvimento delas em lutas aventureiras e mal organizadas. Nunca, porém, perde a perspectiva da luta de classes e de seu objetivo final: o socialismo.

Na historiografia e em algumas fontes, como a *Classe Operária* e alguns boletins de células sindicais do PCB, pudemos ver que durante o final dos anos 20 e início dos 30, os comunistas tentaram implementar parte das diretrizes da ISV. Os sucessos e insucessos dessa política deveram-se aos fatores já apontados na literatura: limitações teóricas das lideranças comunistas brasileiras, o que levou a aplicações mecânicas de algumas teses, desconhecimento da realidade nacional etc.

Devemos considerar que dentro do movimento operário brasileiro, em especial, no que toca às práticas e tradições sindicais, os grandes incentivadores, no Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e principalmente em São Paulo, foram os libertários. Assim, sua prática de luta influenciou a atuação dos comunistas, muitos dos quais em sua origem eram militantes libertários que romperam com suas ideologias e aderiram àquela que parecia trazer o futuro, o *bolchevismo*.

Desde o início do movimento operário, principalmente a partir dos primeiros anos do século XX, havia uma luta entre as concepções dos socialistas e as dos libertários, ou sindicalistas revolucionários¹³. O conflito passava principalmente pela forma de

¹³ Paulo Sérgio PINHEIRO e Michael Macdonald HALL, *A Classe Operária no Brasil, 1889 – 1930*.

organização do movimento operário: os socialistas tinham por objetivo organizar entidades que dessem suporte, ou mesmo que servissem de objeto de manobra, para a criação de partidos socialistas ou operários fortes.

Os anarcossindicalistas ou sindicalistas revolucionários, ao contrário, pregavam uma luta estritamente econômica entre trabalho e capital, que deveria ser organizada pelo sindicato. Para estes, a luta política partidária, definida simplesmente como *política*, nada poderia trazer como resultados positivos ao proletariado. A eleição de “politiqueiros” só servia aos interesses apaziguadores da burguesia e para enganar os operários. Mesmo que fossem eleitos homens comprometidos com a luta proletária para o legislativo, acabavam silenciados e dominados pelos grupos de interesses burgueses¹⁴.

No sindicato, pretendiam “educar” os operários através da instrução; diversões úteis (peças teatrais; etc.) e pelo exemplo prático – a greve. Iriam prepará-los para a derrubada do capitalismo, que se daria com a deflagração da “Greve Geral Revolucionária” ou “Expropriadora”, que arrebataria das mãos da burguesia, os meios de produção e ao mesmo tempo daria fim ao Estado, esse “monstro a serviço dos poderosos”. Para tanto, procuravam afastar o operariado das ações políticas dos *reformistas* que se autodenominavam socialistas ou democratas sociais, combatendo-os em congressos e dentro dos sindicatos e ligas operárias então existentes, ou fazendo publicações em seus órgãos (jornais e revistas) contra toda a ação política.

Para eles, o sindicato poderia e deveria desempenhar um papel importante após a Revolução. A partir dessa concepção, os libertários incentivaram e participaram da criação de associações proletárias e operaram mudanças na sua natureza assistencialista, caráter predominante das organizações operárias brasileiras nesses anos. Procuraram criar associações de “resistência” das categorias profissionais ou de “ofícios vários”, combativas, que se orientavam de acordo com princípios da luta de classes.

Contudo, os libertários notaram ainda no início do século XX, na década de 1910¹⁵, as limitações ideológicas do sindicalismo. O programa de ação dos libertários era deixado de lado em muitas entidades, em nome somente da defesa da categoria ou da apresentação de reivindicações econômicas e trabalhistas.

¹⁴ Adalberto C. de ARAÚJO NETO, *Sorocaba Operária*.

¹⁵ Edgar RODRIGUES, *Socialismo e Sindicalismo no Brasil, 1675 – 1913* e IDEM, *Nacionalismo e cultura social, 1913-1922*.

Essa constatação gerou manifestações na imprensa operária da época, que em boa parte, era editada ou dirigida pelos libertários. Ainda assim, eles não deixaram de apoiar a criação de associações de classe e de sindicatos ou uniões e ligas operárias e mesmo de fazer parte deles. No entanto, tinham em mente as limitações do sindicalismo, tal como ele se apresentava. Talvez isso possa ser uma hipótese explicativa para o baixo efetivo de operários filiados nas organizações dirigidas pelos libertários, como aponta a historiografia. Esses efetivos corresponderiam aos aderentes e simpatizantes mais próximos dos grupos libertários.

Raquel de Azevedo¹⁶ aponta a permanência das práticas políticas e sindicais libertárias, bem como de sua cultura, durante os anos 20 e 30.

As modificações impostas ao sindicalismo a partir da ascensão de Vargas ao poder foram objeto de importante produção acadêmica ao longo de algumas décadas. Da mesma forma, a produção acerca dos “mundos do trabalho” é bastante extensa; com épocas de produção mais intensa e hoje vivendo uma crise em relação ao volume anterior, como coloca Cláudio Batalha¹⁷.

Segundo Batalha, pode-se dividir em momentos e tendências, a trajetória dessa produção. Assim, inicialmente entre os anos 50 e 60, tivemos os memorialistas, ou a produção duma “história militante”, no início produzida por pessoas que foram parte ativa desses acontecimentos. Ele considerou essa produção mais como “hagiográfica” que propriamente historiográfica, mas com muitos méritos no levantamento de informações e fontes, que foram retomados posteriormente.

Por exemplo, os escritos de Everardo Dias, poderiam figurar como fontes, já que muito do que escreve, são memórias do que viveu e presenciou. Ele foi um dos principais militantes proletários da Primeira República, o que determina o caráter memorialista de sua obra¹⁸, embora tenha feito um trabalho de pesquisa em fontes para sua realização. De qualquer modo, a principal fonte foi a sua rica experiência e cultura.

Quanto ao sindicalismo dos anos 30, Everardo considera, como muitos de seus companheiros daqueles dias, a atuação governamental como um embuste, uma “tapeação”.

¹⁶ Raquel de AZEVEDO, *A Resistência Anarquista: uma questão de identidade (1927-1937)*.

¹⁷ Cláudio H. M. BATALHA, “A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências”, IN: Marcos César FREITAS, *História em perspectiva*.

¹⁸ Everardo DIAS, *História das lutas sociais no Brasil*.

Lembra o caráter repressivo do governo revolucionário, desde os primeiros meses e, de seu empenho em negar a luta de classes, substituindo-a pela colaboração entre elas. As questões operárias nunca eram resolvidas a contento. Julga incapazes e totalmente desligados da realidade social todos os Ministros do Trabalho, considerando isso, como uma característica do Governo Vargas, o que confere sempre, um caráter de improviso diante dos problemas que se apresentavam. Quanto aos técnicos empregados pelo Ministério do Trabalho, em seus primeiros tempos, atribui a eles competência e sinceridade, embora não tivessem condições reais para aplicar suas concepções e vissem parte de seu trabalho ignorado pelo governo. A política repressiva¹⁹, aliada a valorização de indivíduos oportunistas, sufocou o sindicalismo “autêntico” das classes trabalhadoras, malgrado terem existido nos primeiros anos do Governo Vargas forte movimentação dos trabalhadores para reorganização de suas antigas entidades e associações e a criação de novas.

Devemos esclarecer que sua noção a respeito da situação do movimento operário e a atuação do Estado durante a Era Vargas, reflete a experiência vivida pelos militantes mais antigos e politizados nos estados do Rio de Janeiro e S. Paulo. Os trabalhadores mais simples e mesmo os militantes do movimento em outros estados e regiões do país, ao que indicam alguns estudos recentes, como o de Brasília Carlos Ferreira²⁰ sobre vários estados do Nordeste, acalentaram esperanças quanto ao aprofundamento social da Revolução de 30 e, no caso de Pernambuco, parcelas, até algumas ligadas ao PCB, participaram das lutas e se envolveram inicialmente com o Governo Provisório.

Em artigos escritos durante os anos 1950, que abordaram o período entre os meses de novembro de 1933 e maio do ano seguinte, Astrojildo Pereira²¹ trata da situação política brasileira desde a Revolução de 30 até o momento em que escreve. Marca a posição dos comunistas em relação às demais forças políticas de então. O relevante da atuação e atitudes dos comunistas naqueles momentos, conforme a bibliografia, foi o sectarismo em relação aos demais grupos à esquerda de Getúlio – socialistas, democratas, libertários e

¹⁹ O autor aponta a violência ainda maior com que os trabalhadores eram tratados pela polícia após a Revolução de 30. Nos governos anteriores, os policiais esperavam a saída dos sindicalistas de suas reuniões para abordá-los na rua e prendê-los; depois da revolução, invadiam as sedes dos sindicatos, com armas em punho e prendiam os participantes das reuniões sindicais consideradas subversivas. Foram expulsos tantos trabalhadores do país quanto no período anterior, malgrado residência e trabalho em território nacional de vários anos seguidos.

²⁰ Brasília C. FERREIRA, *Trabalhadores, Sindicatos, Cidadania. Os Trabalhadores na Era Vargas*.

²¹ Astrojildo PEREIRA, *Ensaio históricos e políticos*.

trotskistas. Todos são tratados como “social-embusteiros” e “social-fascistas”, ou como tendendo a ele e, apresentados como seus “batedores” para a chegada ao poder. A principal função atribuída a esses grupos era “dividir” e “confundir” o proletariado, desviando-o de seu “único” partido de classe e revolucionário, capaz de levá-lo à libertação.

Para ele, o país caminhava para um golpe de Estado, já que havia um equilíbrio precário entre as forças políticas e sociais. Essa precariedade levaria a novas disputas de poder e ao golpe para consolidar Getúlio. O clima internacional era de apreensão, com escalada nazi-fascista e o crescimento dos congêneres partidos fascistas em muitos países, inclusive do integralismo no Brasil. Considerava o Governo de Getúlio pró-fascista, especialmente no que tange às leis sociais e em sua política trabalhista, encarada como corporativista e comparada ao totalitarismo italiano. Seu principal instrumento “fascista” era o sindicalismo ministerializado.

Médico de profissão, militante do PSB, Hermínio Linhares²², abre seu trabalho com uma declaração de fé socialista reformista, com alianças com nacionalistas e fortes apelos antiimperialista e antilatifundiário. Seu trabalho data de 1.º de maio de 1954, auge da crise do segundo governo de Getúlio e época de grande efervescência nacionalista. Apresenta noções marxistas e dogmas comuns na época: restos feudais na sociedade brasileira e a marcha inelutável em direção ao socialismo.

Seu levantamento linear da existência de órgãos de imprensa, associações, greves e manifestações proletárias e progressistas (abolicionismo) foi superficial. Sua importância reside no pioneirismo do levantamento e citação de fontes que, foram de grande importância para os pesquisadores que se debruçaram sobre a história do proletariado brasileiro posteriormente.

Durante os anos 60 e 70, surgiu uma produção acadêmica significativa sobre o assunto, mais de cunho sociológico do que propriamente historiográfico, embora tivesse com o objeto a história, chamada de pesquisa empírica²³.

Azis Simão, em sua tese de livre docência *Sindicato e Estado*, considera que o desenvolvimento da indústria, concentrando-se e tornando-se complexa, exigiu do movimento operário, a reformulação de sua prática sindical. Assinala suas transformações

²² Hermínio LINHARES, *Contribuição à História das Lutas Operárias no Brasil*.

²³ Cláudio H. M. BATALHA, *op. cit.*

de acordo com modificações em curso ou operadas em boa parte do conjunto industrial paulista. Assim, às fases iniciais da indústria, ainda bastante manual e muito dispersa, da segunda metade do séc. XIX e predomínio da escravidão na sociedade, corresponde à criação de entidades mutualísticas e beneficentes por parte do operariado da época, refletindo os limites de seus movimentos e organização.

O crescimento da indústria, em sua quantidade e qualidade, graças ao café, apontado pelo autor, juntamente com o fim da escravidão, proporciona mudanças na organização associativa de seu operariado, que teve um crescimento um pouco mais acentuado, com alguma qualificação, mas que era ainda bastante artesanal em vários aspectos e bastante disperso, com poucos centros com maior concentração. A exigência de qualidade profissional foi atendida em grande parte por oficiais estrangeiros e imigrantes, com o surgimento e fortalecimento das sociedades de resistência, ligas operárias e associações de ofícios, com o predomínio das idéias libertárias. A tese é de que as concepções libertárias correspondiam a um proletariado ainda bastante artesanal, embora decadente, nos diversos ramos dos ofícios antigos.

Segundo ele, a concepção mais avançada acerca das práticas associativas para os anos 20, era a dos comunistas, que refletiam em sua organização, a complexidade adquirida pelo desenvolvimento fabril e pela organização do trabalho e administração dentro das fábricas. Suas práticas estariam à altura da oposição, com a administração racionalizada cientificamente; correspondente a mecanização e divisão progressiva do trabalho. No entanto, não contavam os comunistas com penetração suficiente no proletariado e sofreram a repressão geral ao movimento operário. Quando os comunistas principiavam a se desenvolver no sentido da conquista da preponderância no meio sindical, em meados da década de 30, tiveram que concorrer com uma nova orientação, a do Estado burguês. A nova orientação juntamente com a forte repressão de 1935 em diante deram o controle do sindicalismo ao Estado, consolidado com o Estado Novo.

Leôncio Martins Rodrigues²⁴ apresenta o desenvolvimento do proletariado brasileiro em relação ao progresso material da indústria e as modificações de sua organização e de sua ideologia, conforme o envolvimento de contingentes populacionais de origens sociais e étnicas diversas.

²⁴ Leôncio M. RODRIGUES, *Conflito Industrial e Sindicalismo no Brasil*.

Ele destaca uma sensível diferença entre a composição do proletariado das primeiras décadas da industrialização brasileira até fins dos anos 1910, composto majoritariamente por imigrantes e o que foi se compondo a partir da década de 20, formado principalmente por trabalhadores de origem nacional, migrados do meio rural. Daí as diferenças de comportamento e de organização entre esses “*dois proletariados*”: o primeiro, em grande parte de origem estrangeira, possuindo uma certa experiência organizatória e de vida em centros urbanos industriais e trazendo consigo (ou mesmo estando propenso a aceitar) ideologias proletárias, organizou e promoveu diversas agitações, que culminaram com as grandes greves de 1917-19.

A partir do final da I Guerra Mundial, as correntes imigratórias destinadas ao Brasil diminuíram e a industrialização continuou a se desenvolver. Entrou em cena o “segundo personagem”, o trabalhador brasileiro de origem rural. Estes trabalhadores, não possuindo experiência urbano-industrial e trazendo consigo, experiências baseadas em tradições clientelistas e familiares do campo, bem como o objetivo de melhora material do nível de vida, em um primeiro momento não se inclinaram a aceitar discursos ideológicos das antigas camadas de trabalhadores “politizados”. Somou-se a desorganização do movimento desde o final dos anos 1910, pois “as ideologias marxistas não tiveram tempo de ocupar inteiramente o lugar deixado pelo anarquismo, nem de desempenhar o papel da mesma importância no movimento operário”²⁵ abriu-se espaço à atuação cooptante da política corporativista do Estado instaurado com a Revolução de 30. Considera que o governo foi adotando, progressivamente, formas para dominar esse proletariado e impor seus objetivos, chamando à “si a própria organização dos sindicatos”²⁶, como forma de garantia de controle sobre esta classe.

A transformação da composição do proletariado brasileiro teria sido resultado do desenvolvimento do capitalismo industrial no Brasil. O desenvolvimento das fábricas e o implemento do processo de industrialização exigiram quantidades de mão-de-obra que os países de emigração tradicional para o Brasil não estavam em condições de atender após a I Guerra Mundial. A grande massa de imigrantes dirigia-se para o campo, para atendimento das demandas da lavoura cafeeira. Segundo o autor, a decomposição da lavoura agro-

²⁵ Leôncio M. RODRIGUES, *op. cit.*, p. 170.

²⁶ *Idem, Ibid.*, p. 115.

exportadora tradicional de outros estados brasileiros, lançou progressivamente ao mercado, grandes quantidades de trabalhadores não qualificados, que foram absorvidos em partes, pela indústria paulista. O conjunto formou o “novo” proletariado dos anos 20-30.

José Albertino Rodrigues²⁷ considera que a importância e a dinâmica histórica da constituição do sindicalismo como organismo de classe, ultrapassa os próprios limites na sociedade. Seu estudo parte da “gênese” do sindicalismo e alcança sua atuação e estruturação nos anos 1950.

Ele relativiza o significado da Revolução de 30 sobre o desenvolvimento do movimento operário. Seu significado teria sido superestimado pelo “subjetivismo outubrista” ou por desconhecimento da realidade social, anterior a 30, ainda persistente à época da publicação de seu trabalho, 1968.

O enquadramento do sindicalismo no corporativismo teria levado a década quase que inteira. Houveram possibilidades diversas que concorreram entre si, no que tange a definição da direção do sindicalismo e do movimento operário, com permanência de certas características e adaptação de outras, como a preservação de certos princípios e objetivos, diante das obrigações estatutárias legais, surgidas na década de 30. Rodrigues aponta o ano de 1923 para o surgimento das leis trabalhistas, a partir da Lei Eloy Chaves.

Aproximando-se da tese de Leôncio M. Rodrigues, o autor considera que a predominância de trabalhadores de origem rural na composição do proletariado, a partir dos anos 30, facilitou os intentos corporativistas do Estado e o paternalismo burguês e suplantou o espírito aguerrido do sindicalismo de resistência, embalado pelos imigrantes libertários.

Para José Albertino Rodrigues, a última mostra de revolucionarismo proletário foi a criação da ANL. Ele destaca períodos de formação e transformação do sindicalismo: 1.º mutualista, até 1888; 2.º resistência, de 1889-1919; 3.º de ajuste, de 1919-1934; 4.º de controle, de 1934-45 e 5.º de competitividade, de 1945-64. O período de ajuste é aquele no qual o proletariado deixa progressivamente de ser revolucionário e opta pela participação legal e parlamentar.

Os maiores empecilhos para a elaboração das leis do trabalho foram o forte apego aos princípios liberais por parte das classes dominantes em geral; apego igualmente forte

²⁷ José Albertino RODRIGUES, *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*.

aos princípios federalistas que reservavam ao legislativo dos Estados, a primazia na elaboração e aplicação de tais leis e, a falta de organização para fiscalização da aplicação das mesmas. Os conflitos de classes, no entanto, levaram a elaboração de algumas leis.

A não citação das leis sociais e trabalhistas anteriores, no período da chamada “República Velha” e a não aplicação de muitas delas, favoreceu aos apologistas da Era Vargas. O período de 30 seria a continuação mais acentuada do que vinha ocorrendo e se intensificando.

A estrutura sindical foi criada para desviar o proletariado da luta de classes e levá-lo aos canais políticos controlados. Para completá-la, houve a instituição da representação classista no legislativo, o que levou ao “peleguismo”, ou às suas primeiras expressões. Fazia parte do processo a Justiça do Trabalho como forma de dirimir as questões, individualmente, entre Capital e Trabalho, longe das ruas e da luta de classes, encarnada, entre outras, na greve.

Luiz Werneck Vianna²⁸, ao discutir o sindicalismo, o faz tomando de forma decisiva, o conjunto dos atores políticos envolvidos na questão. Inicialmente, aborda a organização do mercado de trabalho no país e as intervenções nele realizadas, ou a partir do Estado, ou das próprias classes trabalhadoras. O objeto de análise do autor são as leis sociais e trabalhistas.

Para melhor situar seu enfoque, Vianna discute as noções de liberalismo, tanto os clássicos, como as incorporadas e defendidas pelos atores políticos e sociais envolvidos nas questões políticas, desde a Primeira República.

Entre as questões desenvolvidas pelo autor está a análise da não oposição entre os interesses da burguesia industrial e da oligarquia agro exportadora. Embora possuíssem alguns interesses diferentes, tinham-nos atendidos em complementaridade. As oligarquias, especialmente a cafeeira, eram liberais na forma clássica do *laissez faire*, enquanto os industriais eram fordistas. A desvalorização da moeda, como forma de incentivar as exportações em um momento de produção crescente e de saturação do mercado, de maneira geral, atendia aos interesses dos industriais, pois gerava uma barreira protecionista que favorecia seus produtos. De mais a mais, ambos grupamentos sócio-econômicos eram

²⁸ Luiz Werneck VIANNA, *Liberalismo e sindicato no Brasil*, 4.^a ed.

contra a regulamentação do mercado de trabalho, tanto por questões ideológicas, quanto por interesses objetivos. Enquanto os industriais viram seus interesses atendidos, não se preocuparam seriamente em participar da política geral.

As mudanças, segundo Vianna, vieram com a nova realidade depois da I Guerra Mundial. A participação do Brasil nos acordos e, em especial, na assinatura do Tratado de Versalhes, obrigou-o a criar alguma regulamentação no mercado de trabalho. Da mesma forma, a crescente organização e combatividade do movimento operário levou a oligarquia no poder a aprovar leis, que atenuavam as refregas sociais entre empresários e trabalhadores urbanos. Tudo isso contrariava a burguesia industrial, que passou a defender um liberalismo ortodoxo e a cobrá-lo da oligarquia governante.

Analisando o desempenho e a capacidade política das classes médias, e as posições políticas da burguesia industrial, das oligarquias não exportadoras e dissidentes, o autor conclui que somente as últimas puderam dirigir a Revolução de 30. Argumenta em favor de sua tese, utilizando a origem dos principais dirigentes do Estado saídos do movimento armado. Considera que se tratou de uma Revolução pelo “alto”, de uma saída pela *via prussiana*. Como nenhum dos participantes da Revolução tinha condições de manter a hegemonia política, instalou-se um *Estado de Compromisso*, mas com a direção das oligarquias não exportadoras. Seu instrumento político para manutenção dessa ordem foi o corporativismo, que já era defendido desde meados dos anos 20, por vários setores envolvidos com a Revolução, como os tenentes, juristas diversos, nacionalistas positivistas etc.

Vargas pretendia cooptar a burguesia industrial e o proletariado, para contrabalançar o peso das oligarquias paulista e mineira. Após o fracassado movimento constitucionalista contra revolucionário de 1932, as frações dirigentes da burguesia industrial deixam progressivamente de lado a defesa de seu fordismo e, acabam aderindo ao projeto corporativista do governo.

Quanto ao proletariado urbano, ele aponta que, para atraí-lo ao projeto das elites governantes, fez-se necessário a criação de uma legislação trabalhista que atendesse, no mínimo, suas necessidades. Ao mesmo tempo, essa era uma legislação que limitava a autonomia organizacional do operariado, embora garantisse aos trabalhadores participação política. Houve resistência, em especial dos anarquistas; mas em 1934, o projeto das elites

governantes estava quase concluído. Restava submeter os trabalhadores politicamente, já que eles se politizavam crescentemente e em nível nacional. Em 1935, esse intento foi conseguido, com a promulgação da Lei de Segurança Nacional e com a pesada repressão sobre as lideranças do proletariado que não se submetiam ao Estado, depois do levante aliancista, segundo o autor, de novembro desse ano. Contudo, a liderança sindical, que foi imposta ao proletariado não tinha as características necessárias para torná-lo mobilizável na defesa do Estado Novo, quando de seu declínio e queda em 1945.

Maria H. Tavares de Almeida considera necessário abordar o período tanto do ponto de vista das classes trabalhadoras propriamente ditas como da organização estatal, econômica e da atuação das classes dominantes. Discute como as classes trabalhadoras chegaram à cena social e adquiriram identidade política “transformando-se em força nacionalmente unificada e politicamente subordinada”²⁹.

De forma geral, ela se insere na corrente que considera o Estado como ganhador de crescente autonomia e agindo de forma independente da sociedade. A direção do Estado estava nas mãos de uma alta burocracia, autônoma, que sofre pressão dos mais diversos setores sociais. Deixa em segundo plano a origem social dessa “burocracia” e sua principal fonte econômica, bem como o sentido de sua atuação em relação às classes quando de posse do Estado.

Para a autora, os trabalhadores somente se constituíram em força política nacionalmente importante, nos anos 30, através do sindicalismo organizado pelo Estado. Considera também, que a intervenção do Estado não se fez com intenção de facilitar o processo de acumulação, como defendido por Bernardo³⁰, mas de cooptar os trabalhadores e organizá-los como classe, para usá-los como apoio em um cenário político ainda instável. Os trabalhadores não se constituíram como classe formada para si até a década de 1930. A existência de operários fabris, nos serviços ou transportes não implicava em relacionamento e vínculos políticos de classe em nível nacional. Eram trabalhadores dispersos regionalmente e localmente; não possuíam entidades sindicais e partidárias sólidas e constantes. Portanto, não tinham representação política independente.

²⁹ Maria H. Tavares de ALMEIDA, *Estado e classes trabalhadoras no Brasil (1930-1945)*, p. 11.

³⁰ Antônio Carlos BERNARDO, *Tutela e autonomia sindical: Brasil, 1930 – 1945*.

Foi o sindicalismo oficial quem possibilitou a organização social e política significativa dos trabalhadores. E este tinha tanto o caráter limitador e de atrelamento, como pôde ser utilizado como instrumento pelos próprios trabalhadores, até então carentes de representação efetiva e legal. As manifestações operárias ocorridas durante a Primeira República foram, a seu ver, essencialmente econômicas. Refuta a tese que considera o sindicalismo oficial como desorganizador do proletariado, por não considerá-lo ainda formado em classe para si e, pelo fato de os empresários dominarem totalmente o mercado de trabalho. E como muitos trabalhadores eram migrantes do campo, viam na cidade a possibilidade de ascensão social e encaravam o trabalho fabril como provisório, o que os levava a se submeter sem muita contestação aos desígnios da burguesia.

Maria H. T. Almeida considera que os trabalhadores reagiram bem à Revolução de 30. Ressalta o fato, até então não destacado por outros autores, o da autonomia gozada de fato por vários sindicatos oficializados, que, no entanto, mantinham relacionamento conflituoso com o Ministério do Trabalho³¹. Esses sindicatos participaram de manifestações políticas e de greves que, muitas vezes, tiveram as políticas governamentais como alvo indireto. Toda autonomia terminou com a promulgação da Lei de Segurança Nacional e com a severa repressão que se seguiu à “Intentona Comunista”, em novembro de 1935.

Antônio Carlos Bernardo³², em seu trabalho, originalmente uma tese de doutoramento em Ciências Sociais na UNESP, defende que, além de proporcionar base social para o Governo Vargas, as leis trabalhistas, de inspiração fascista, levaram à tutela estatal do sindicalismo no Brasil, especialmente a partir do Estado Novo. Elas foram criadas para reordenar as relações entre capital e trabalho, o que permitiu o avanço da acumulação, em moldes industriais urbanos capitalistas³³ mais modernos, como uma exigência do próprio sistema que se transformava.

O autor destaca o crescimento do movimento operário ao longo da Primeira República. Ao contrário de outros autores, não considera frágeis as entidades libertárias do período, mesmo com seu caráter de minoria sindical. A seu ver, a preferência pela

³¹ Esse problema foi abordado também por Ângela C. Araújo, em sua tese de doutoramento *A construção do consentimento*, orientada por Maria H. T. Almeida.

³² Antônio Carlos BERNARDO, *op. cit.*

³³ No que toca ao processo de industrialização do Brasil, Bernardo tem como referência *Formação econômica do Brasil* de Celso Furtado; antes de 30, o país não passou por industrialização, mas por surtos de crescimento industrial; o processo em si, conotou-se a partir da Crise de 29 e da depressão que se seguiu.

qualidade e combatividade compensava seus efetivos relativamente exíguos. A partir das grandes greves e depois, durante a década de 1920, o Estado mudou parte de suas atitudes em relação ao movimento operário, obrigado por dois fatores básicos: primeiro era que somente a repressão pura não era mais capaz de “resolver” o problema social e, finalmente, porque, com a conjuntura revolucionária aberta na Europa, fez-se necessário atender parte das reivindicações operárias, o que aumentou custos de produção. Os países periféricos tiveram que adotar medidas semelhantes, para não permanecerem com vantagens competitivas em relação aos custos de produção diante das economias centrais.

Quanto ao que se refere a racionalização do mercado de trabalho operada pela legislação trabalhista³⁴, elas serviram, juntamente com a intensa repressão às lideranças independentes e combativas do operariado, para tutelarem o sindicalismo brasileiro e oficializá-lo. A própria noção do sindicato voltado somente para os interesses econômicos do trabalhador é uma peça essencial para desmobilização da classe operária; o sindicalismo oficial tem esse caráter implícito. Limitado a esse objetivo, acabou se tornando um elemento de conservação do *status quo*.

Bernardo considera que a indústria brasileira e o movimento operário são resultados do desenvolvimento do capitalismo internacional, ou condicionados por ele, quando criou uma subestrutura no país. As transformações sofridas pelo sindicalismo brasileiro também foram reflexo do que se passava na indústria que, por sua vez, era condicionada pela marcha dos acontecimentos nas economias centrais. Para o autor, tudo o que se fez em matéria de política trabalhista e sindical durante a Era Vargas, teve como objetivo viabilizar o prosseguimento do processo de acumulação, dentro dos termos do capitalismo industrial urbano, que se apresentou como um processo irreversível, aberto definitivamente pela crise de 1929 e pela depressão dela decorrente. Ao final do Estado Novo, as correntes, em especial os comunistas, quando ganhavam importância em meio ao proletariado, ou não souberam, não quiseram desmontar a estrutura tutelar criada anteriormente e a mantiveram.

Heloísa H. T. de Souza Martins³⁵, em trabalho apresentado como dissertação em Ciências Sociais na USP, analisa as atitudes e discursos do Estado, da burocracia sindical e do empresariado, no processo de burocratização dos sindicatos, como necessidade de evitar

³⁴ O autor distingue entre *leis sociais*, conquistadas através da mobilização dos trabalhadores e *leis trabalhistas*, elaboradas com o fito de controlarem o mundo do trabalho.

³⁵ Heloísa H. T. de Souza MARTINS, *O Estado e a Burocratização do Sindicato no Brasil*.

o conflito em uma sociedade capitalista industrial em vias de expansão. Sua análise ressalta a necessidade de racionalização da produção e da administração da sociedade, conquanto o conflito social aberto entre capital e trabalho seja visto como um sério empecilho para a concretização desses objetivos. A intervenção do Estado para mediação dos conflitos sociais desdobrou-se na intervenção dentro da estrutura do sindicalismo. A burocratização do sindicato, de acordo com os moldes propostos pelo Estado, reproduzindo as relações que se pretendia para a sociedade em geral foi o reflexo necessário dessa intervenção. O papel do sindicato passou a ser o de colaborador com a ordem estabelecida e pretendida.

O marco inicial da mudança no tratamento das questões sociais pelo Estado e empresariado, foram as grandes greves a partir de 1917. Daí em diante, social e politicamente, o proletariado ganhou relevância indisfarçável, daí havendo a necessidade de tomar novas atitudes. O surgimento das leis sociais e trabalhistas (não regulamentadas e não cumpridas), a partir do início dos anos 20, foi tomado como evidência. O aprofundamento dessa atitude pelo Estado do pós – 30 foi colocado como uma necessidade em face do crescimento da indústria, da crescente complexidade das relações de produção e da conseqüente envergadura ganha pelo “problema social”. Para a autora, a intervenção do Estado no mundo do trabalho deu-se tanto no sentido de manter a ordem social vigente, como para permitir a introdução de processos de racionalização da produção, vistos como exigência para a continuidade do desenvolvimento capitalista.

Com a concessão das leis trabalhistas, há muito pretendidas e reivindicadas, inclusive em grandes greves, o Estado procurou furtar os trabalhadores urbanos à influência dos partidos de esquerda. Sua política teve sucesso paulatino, pois a burocratização era desmobilizadora. O Estado tanto fez uso das leis que, progressivamente, foram limitando os atos dos sindicatos, quanto da repressão às lideranças independentes, como jogou politicamente com o novo proletariado que se formava, de origem rural e sem experiência prévia combativa. Finalmente, chegou-se ao Estado Novo, com o processo completo.

A partir de meados dos anos 70, houve um grande aumento do número dos trabalhos sobre o tema, demonstrado pelo crescimento do número de dissertações e teses, desenvolvendo-se bastante as de cunho historiográfico, que tiveram seu auge nos anos 80, correspondendo ao momento político que o país vivia: abertura política e fim da Ditadura Militar, retomada da mobilização operária, com reorganização diretiva dos sindicatos,

formação do PT e da CUT, volta dos comunistas à cena política aberta, etc. Se, nas décadas anteriores, o recorte temporal das pesquisas, correspondeu mais à Primeira República e Era Vargas (1930-45), na década de 80 avançou-se para os anos 1946-64, privilegiando-se, contudo, o recorte anterior. Outros assuntos começaram a ser estudados dentro do tema, tais como: condições de trabalho e moradia, cultura operária etc.

Kazumi Munakata³⁶ considera que seria o corporativismo nascido da necessidade clara, desde as grandes greves, de corrigir problemas do mundo do trabalho, para os quais o liberalismo não tinha boas respostas. O corporativismo nasceu para integrar como peças funcionais da “nação”, patrões e empregados, apagando à força a luta de classes, buscando trazer a colaboração entre elas. O autor coloca que se buscava a suprimir a “palavra maldita: classe”.

Na abertura de seu trabalho, *Classe Operária, Sindicato e Partido no Brasil*, Ricardo Antunes discute a possibilidade da revolução proletária no Brasil, durante os anos 30. Considera que houve um aumento na organização dos trabalhadores durante esse período, motivado pelo ambiente revolucionário na sociedade. O nexos e o desenvolvimento das ligações orgânicas entre o sindicato e o partido desafiavam os planos e limitações impostos pelo Estado. Classificou as correntes atuantes dentro do movimento operário como revolucionárias ou ministerialistas. A seu ver, ocorreu o início da utilização da estrutura sindical oficializada de muitas entidades por parte dos grupos revolucionários.

O ponto alto desse crescimento, que se pretendia revolucionário foi a criação da Aliança Nacional Libertadora, o que foi obstado pela promulgação da Lei de Segurança Nacional. A derrota do levante de novembro de 35, sofrida pelos militares revolucionários, teve repercussão muito mais ampla, dando motivo para que o Governo não só intensificasse a repressão sobre as lideranças independentes, rebeldes e revolucionárias do proletariado, mas que pudesse expulsá-las definitivamente do cenário político sindical da época.

Talvez uma das obras mais importantes sobre o processo de montagem do trabalhismo dentro da política brasileira, seja *A Invenção do Trabalhismo* de Ângela C. Gomes. A autora demonstra a variedade ideológica existente dentro da classe operária e as variações em seu comportamento político.

³⁶ Kazumi MUNAKATA, *A legislação trabalhista no Brasil*.

Desde o final do século XIX, existiu uma tendência de aceitação de políticas paternalistas por parte de um contingente não desprezível do proletariado. Em algumas ocasiões, tentou-se efetivamente implantar essa política³⁷. Tais tentativas foram detidas pela iniciativa e ação de militantes socialistas no final do séc. XIX e pelos libertários durante os anos 1910. Malgrado as vitórias dos militantes operários, era clara a suscetibilidade de uma grande parcela do operariado de aceitar a liderança de políticos demagogos e projetos políticos paternalistas. A Confederação Sindical Cooperativista Brasileira, fundada e liderada por Sarandy Raposo, com seu projeto próprio e “alternativo” à sociedade e economia capitalistas recebeu o apoio estatal³⁸ e comprometia-se apenas em defender os seus princípios, sendo que raras vezes se aventurou na política e nas práticas reivindicativas do movimento operário³⁹.

Os anos de 1980 marcaram o início do declínio dessa produção, refletindo o momento político internacional, a crise do Leste Europeu. Para os anos de 1990, a crise se alargou, com o fim da URSS e pelo avanço neoliberal mundo afora. Segundo Cláudio Batalha⁴⁰, a crise dos paradigmas, originada dos problemas políticos e da falência do “socialismo real”, foi a origem da crise na historiografia dos “mundos do trabalho” – no que parafraseamos Hobsbawm⁴¹.

De qualquer forma, ainda há, em nossos dias, quem tenha como objeto de pesquisa, a História do proletariado, buscando estudar pontos ainda obscuros sobre certas categorias de trabalhadores, o processo histórico das lutas da classe em conjuntos de regiões e outros estados do país, características correntes ideológicas atuantes em seu meio e, mesmo de fatos históricos protagonizados por essa classe social.

³⁷ Durante os governos de Floriano Peixoto e Hermes da Fonseca, ocorreram tentativas oficiais que, se não obtiveram êxito absoluto, arregimentaram bases consideráveis entre o operariado, especialmente entre os empregados de estabelecimentos estatais no Rio de Janeiro.

³⁸ Em 1920 Sarandy Raposo teve apoio do Governo da República, para aplicar suas teses. Recebeu inclusive apoio pecuniário para entidades cooperativas que fundasse. O superintendente de abastecimento Dulphe P. Machado o designou para coordenar “os trabalhos de estabelecimento de feiras livres e zonas francas, bem como de propaganda e organização de sindicatos profissionais e sociedades cooperativas”. Ângela C. GOMES, *A invenção do trabalhismo*, p. 132.

³⁹ A proposta da CSCB era que a “difusão do sindicalismo cooperativista deveria ser feita sem ataques frontais às propostas concorrentes, que seriam insistentemente chamadas a colaborar, (...) logicamente sob coordenação da CSCB”. Cf. *O Paiz*, 13/03/1923, apud Ângela C. GOMES, *op. cit.*, p.129.

⁴⁰ Cláudio H. M. BATALHA, *op. cit.*

⁴¹ Eric J. HOBBSAWM, *Mundos do Trabalho. Novos estudos sobre História Operária*.

Muito importante nesse sentido, é o recente trabalho de Ângela Carneiro de Araújo, *A Construção do Consentimento*, tese de doutoramento em Ciências Sociais, com abrangente pesquisa histórica.

A autora considera 1930 uma revolução passiva, tendo como referência o modelo teórico de Gramsci: restauração e renovação. A Restauração foi a conservação das formas de exploração agrária, para acomodação das elites rurais latifundiárias. Renovação foi o fortalecimento da acumulação industrial e incorporação de parte das classes populares.

Para Ângela Araújo, o conceito de revolução passiva que aplica ao caso brasileiro, não é uma exceção na forma de revolução burguesa. Considera o modelo marxista clássico problemático, por ele basear-se em um exemplar único de revolução, que tomou por geral, a Revolução Francesa.

Nesse sentido, introduz a discussão do tema do “transformismo”. Para a autora, ele se dá na ascensão dentro do sistema, de certos grupos políticos que são cooptados pelas classes dominantes, ou alteram grande parte de sua trajetória política.

Nas revoluções passivas, há o compromisso entre as classes dominantes de conservar certos aspectos da “antiga” ordem e a inovação, através da incorporação de certas aspirações e de algumas parcelas das classes subalternas, controladamente. As revoluções passivas dão-se na ausência de uma mobilização popular decisiva.

Em geral, esses processos ocorrem na periferia do sistema capitalista, como reflexo do contexto internacional, não havendo uma formação ideológica própria. Nesse sentido, a incorporação dos intelectuais faz-se necessária. Forma-se uma nova classe dominante, com elementos das antigas classes em composição com outros, absorvidos de aliados e mesmo de classes antagônicas, na ausência de mobilizações populares. Essa absorção enfraquece as classes populares.

O corporativismo foi o instrumento chave para execução desse processo.

A autora estuda os anos 30, tanto em relação à burguesia, quanto especialmente o proletariado, no afã de esmiuçar as origens do “corporativismo - autoritário”. Busca suas origens teóricas autoritárias; suas ramificações políticas, em especial entre os “tenentes”; e suas aplicações políticas no pós – 30. Desfia a trama dos anos 20 – 30 na ruptura da política oligárquica, utilizando os conceitos de revolução passiva e projeto hegemônico, através da ampliação do Estado.

O corporativismo foi o instrumento fundamental para cooptação da massa trabalhadora urbana para afirmação da hegemonia da fração burguesa (dos técnicos e bacharéis e de algumas frações oligárquicas) no poder.

Considerado como o “Ministério da Revolução”, o Ministério do Trabalho foi o órgão que possibilitou ao Governo Provisório, de imediato, intervir legislativamente no relacionamento entre o capital e trabalho e em assuntos como os incentivos industriais. Esse Ministério, segundo a autora, possibilitava o arbitramento das relações de classes dentro dos limites do Estado. Além disso, transferia do Legislativo para o Executivo a iniciativa da regulamentação legal dessas relações e os incentivos à indústria e ao comércio.

O primeiro Ministro do Trabalho, Lindolfo Collor, assim como Vargas e Osvaldo Aranha, era gaúcho e de formação positivista e, assim como os primeiros, reconhecia a existência da “questão operária”. Contudo, era mais próximo das oligarquias gaúchas (Partido Republicano Riograndense de Borges de Medeiros) e não ligado ao tenentismo, do qual sofreu oposição. Nem mesmo era um especialista nas questões sociais do trabalho. Já Salgado Filho, o segundo Ministro do Trabalho, era simpático ao tenentismo.

Ângela Araújo considera a Lei Sindical de 1931, o Decreto 19.770, como o principal instrumento para a execução da política corporativista do Governo Provisório. Esse decreto, ao conceder a legalização aos sindicatos em novo relevo, o do reconhecimento social corporativo, ao invés de mera sociedade civil, os envolveu com o Estado.

Poderia haver outras associações paralelas de classe, mas somente uma seria reconhecida legalmente como o sindicato de classe da categoria. E somente o sindicato reconhecido poderia representar a categoria diante das autoridades do Estado e teria reconhecimento legal para representá-la diante do patronato.

As exigências para o reconhecimento do sindicato eram: ter dois terços ou mais de brasileiros associados (o que é referente a nacionalização do trabalho), proibição da divulgação de “ideologias sectárias”, aprovação do estatuto e das contas da entidade e a assistência de representantes dos Departamentos Estaduais do Trabalho ou do Ministério do Trabalho às assembléias, depois relatadas. Essas exigências tinham que ser atendidas para que o sindicato obtivesse a carta de reconhecimento e a mantivesse. Esses foram os

mecanismos de controle sobre os trabalhadores, dentro dos limites estabelecidos como legais – aceitáveis – pelo Estado.

A intenção era que o sindicalismo corporativista abarcasse a maior parte dos trabalhadores, já que os benefícios sociais das leis trabalhistas seriam estendidos especialmente para os trabalhadores sindicalizados.

Evidentemente, havia as punições para as entidades que desobedecessem as normas estabelecidas: suspensão do funcionamento por alguns meses determinados e a cassação da Carta de Reconhecimento.

Ângela Araújo ressalta que o Governo Vargas procurava, através do Ministério do Trabalho, buscar o consentimento do proletariado, para instalar eficientemente seu controle.

O maior objetivo no momento, março de 1931, era afastar o proletariado organizado da influência revolucionária da esquerda. Através de canais de representação reconhecidos e sobretudo controlados, buscava-se evitar a luta de classes e substituí-la pela negociação e colaboração. Essa política deveria esvaziar as agitações proletárias que continuavam sendo reprimidas e, segundo alguns autores, mais duramente do que na Primeira República.

Esse reconhecimento oficial pôs o sindicato oficialmente como órgão de colaboração com o Estado. Esse ato procurava incluí-lo, com todos os rigores resultantes, dentro da esfera de abrangência do Estado, embora ele não fosse uma repartição pública. Sua situação parece ser um para-estatismo.

Era uma política de absorção e cooptação, executada através do corporativismo.

Os tenentes se opuseram a esse sindicalismo legal, por verem sua possibilidade de atuação política tolhida dentro das organizações de classe. A proibição de posicionamento ideológico do sindicato também os atingia e os impossibilitava de influir decisivamente em meio ao proletariado organizado. Reconheciam nessa disposição legal e na presença de L. Collor no Ministério do Trabalho, imposições da oligarquia gaúcha. Passaram a combater essa disposição legal e Collor, pressionando o Governo Provisório por sua demissão.

As disputas entre os mais diversos projetos de sociedade e mesmo de corporativismo travaram-se intensamente entre os anos 1930 - 35. As reações e atitudes de resistência e de luta pela autonomia do proletariado através de suas correntes: comunistas, trotskistas, anarquistas e socialistas deram dramaticidade ao momento. Inicialmente, elas ocorreram à sombra da luta das frações dominantes da burguesia e oligarquia e na

seqüência, em primeiro plano, o proletariado, diante dessas frações e do integralismo, então nascente e em busca de visibilidade e influência na sociedade.

A dinâmica das lutas e alianças e seus diversos resultados desenharam-se através desses cinco anos tumultuados. Em relação ao proletariado, houve a alternância de concessão de direitos e repressão, visando direcioná-lo ao sindicalismo corporativista controlado pelo Governo Vargas. Muito embora as táticas de luta das correntes proletárias se alternassem ao sabor das necessidades e propusessem uma união de “frente ampla” entre 1934-35, utilizando-se, em parte, dos canais abertos pela política getulista, forças burguesas se uniram no intuito de barrar a ascensão do proletariado e suas correntes, forçando a repressão vigorosa e violenta, que foi a Lei de Segurança Nacional. Os anos seguintes, até 1945, foram os da definição da ordem corporativista – autoritária, finalmente vitoriosa.

Em nosso trabalho, dialogamos com essa autora no que toca ao comportamento das correntes ou grupos chamados de “amarelos”⁴² dentro do sindicalismo.

Ela considera a heterogeneidade das propostas entre os sindicalistas “amarelos” e os socialistas e diferenças entre si. Mas, aponta para algumas convergências desde os anos 1910: atuação em espaços institucionais, luta pelo reconhecimento do Estado e do patronato em relação à questão social; recurso à greve em último caso; proteção do Estado ao proletariado; economicismo; política conservadora e negação da luta de classes. Os únicos sindicatos que pregavam o corporativismo antes dos anos 30, foram aqueles ligados a Confederação Sindicalista Cooperativista do Brasil.

Sobre a atuação desses sindicalistas “amarelos”, reformistas etc. foi construída a base do corporativismo sindical.

Algumas lideranças sindicais “amarelas” aceitaram de imediato a política do Governo Provisório e trataram de procurar a oficialização de seus sindicatos imediatamente. Tinham uma visão economicista do sindicalismo e combatiam as tendências revolucionárias. Chegaram a combater a forma sindical livre, alegando que os sindicatos seriam compostos e dirigidos por elementos que nenhum ganho conquistariam para os trabalhadores.

⁴² As correntes reformistas e simplesmente corporativistas que aceitavam a sociedade capitalista tal como se apresentava, visando apenas conquistar certos direitos trabalhistas e vantagens econômicas e defender os interesses de suas bases organizacionais, foram chamadas de “amarelas” pelas correntes revolucionárias, que em geral, definiam-se a si mesmas como “vermelhas”.

Entre as categorias que primeiro pediram a oficialização de suas entidades, estavam os portuários, marítimos e ferroviários, que segundo Ângela Araújo, tinham experiência sindical estável desde a década anterior. Em geral, seus sindicatos administravam caixas beneficentes e outros benefícios e congregavam milhares de sócios, tanto no Rio de Janeiro como em São Paulo. Essas categorias revelaram pragmatismo e oportunismo político: apoiavam o regime caído e logo aderiram ao novo poder.

Algumas categorias preferiam manter a neutralidade política e eram contrárias a ministerialização; preferiam mais autonomia sindical, nos moldes liberais.

Mesmo os comunistas, aliados minoritários de outros socialistas, diante da dificuldade de manter os sindicatos autônomos, aceitaram a oficialização daqueles onde militavam em minoria já em 1931 e discutiam a forma da militância nessas condições. O caso citado foi o da União dos Trabalhadores Metalúrgicos do Distrito Federal.

No caso dos gráficos do Distrito Federal, o Ministério do Trabalho aproveitou-se da desorganização da União dos Trabalhadores Gráficos, desde a repressão à sua greve de 1929, para promover novas lideranças. Essas criaram o Sindicato dos Trabalhadores do Livro e do Jornal, que foi reconhecido em janeiro de 1932. Segundo a autora, no caso dos gráficos, o Ministério atuou diretamente por meio de seus agentes, como no caso dos metalúrgicos – e dos têxteis – que criaram um sindicato concorrente à União dos Operários em Fábricas de Tecidos, em S. Paulo.

O projeto corporativista do sindicalismo reformista ou amarelo, desenvolvido nos anos 30, tinha elementos próprios. Nele era defendida a autonomia sindical e um “poder” próprio, a partir de sua presença nas empresas, “capaz de limitar a liberdade patronal”⁴³.

Para esses sindicalistas, o Decreto 19.770 deveria ser uma lei em “defesa dos trabalhadores, resguardando a autonomia dos sindicatos”. Consideravam fundamentais as assembleias, que deveriam aprovar ou não os atos da direção sindical. Para a autora, “o projeto corporativista dos sindicalistas ‘governistas’ (...) continuou orientando a sua atuação sindical mesmo depois de 1937, quando a questão da autonomia sindical já havia desaparecido como tema na relação entre o Estado e os representantes dos trabalhadores”⁴⁴.

⁴³ Ângela C. de ARAÚJO, *A construção do consentimento*, p. 213.

⁴⁴ Ângela C. ARAÚJO, *op. cit.*, p. 214.

Contudo, o governo impôs, em certas ocasiões, os limites nos quais agiriam os sindicatos oficiais. Em 1934, algumas entidades oficializadas participaram e dirigiram algumas greves e foram reprimidas, às vezes com violência.

Ela aponta ainda para uma certa proximidade entre o tenentismo e o socialismo reformista, que também se identificou como revolucionário no pós-30 e com seu difuso ideal de justiça social. Como outros autores, demonstra que os tenentes em S. Paulo tentaram se aproximar do proletariado: a liberação do PCB; o aumento geral de 5% nos salários decretados por João Alberto na ocasião da greve dos têxteis de 1930 e o relacionamento de Miguel Costa com os trabalhadores do Porto de Santos nos anos 1930 e 31 etc., provam isso.

Em 1932, com a participação de socialistas no Congresso Revolucionário dos tenentes, ao lado do Clube 3 de Outubro, Legião 5 de Julho etc., fundou-se o Partido Socialista Brasileiro, sendo o de S. Paulo, o mais radical e próximo do proletariado.

Durante as eleições dos representantes classistas para a Assembléia Nacional Constituinte de 1933, os socialistas do PSB afirmaram ter elegido quatro de seus partidários como deputados classistas pelas corporações dos metalúrgicos, ferroviários⁴⁵, bancários e empregados do comércio⁴⁶.

Na defesa da “Revolução” com a esperança de aprovar reformas sociais profundas no pós-30 e na luta contra as elites oligárquicas, os tenentes acabaram facilitando a atuação do corporativismo do Governo Provisório. Em Estados nos quais tiveram influência entre os trabalhadores, houve grande número de sindicatos oficializados (Distrito Federal, Paraná, Pernambuco, Bahia etc.). Contudo, foram críticos em relação ao Governo e ao Ministério do Trabalho.

Em relação ao Nordeste no mesmo período, Brasília Carlos Ferreira⁴⁷ aponta uma grande diversidade no comportamento do operariado em diferentes estados e entre alguns anos. Uma adesão acentuada dos trabalhadores à uma tendência fascistizante no Ceará; um comportamento contestador e revolucionário no Rio Grande do Norte; um sindicalismo reivindicador, politizado e atuante em Pernambuco e sobretudo, a convivência deles todos,

⁴⁵ O deputado classista ferroviário eleito foi Armando Avellanal Laydner, membro da diretoria do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. Cf. Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 – 1945*.

⁴⁶ Ângela C. ARAÚJO, *op. cit.*, p. 219.

⁴⁷ Brasília Carlos FERREIRA, *Trabalhadores, Sindicatos, Cidadania. Os Trabalhadores na Era Vargas*.

em maior ou menor intensidade, de acordo com a região, com associações *ainda*⁴⁸ mutualistas, católicas, ligas de resistência etc. Podemos apreender na leitura do livro dessa autora, a grande diversidade de comportamentos do operariado. Ela considera várias influências para esses comportamentos, tais como a composição rural majoritária ou não do operariado, a influência da Igreja nas regiões, as influências políticas tradicionais locais (burguesa, rural etc.), a penetração de idéias socialistas e revolucionárias e os indícios das diversas suscetibilidades.

Embora pareça reivindicar maior abrangência, a dissertação de Raquel de Azevedo, publicada em 2002⁴⁹, aborda a resistência anarquista entre os anos de 1927 e 37. O recorte temporal tem como marcos o fim do Estado de Sítio, ao final do governo de Arthur Bernardes e o início do Estado Novo. Evidentemente, essa resistência dá-se principalmente no meio sindical e operário, tanto por sua histórica luta nesses meios, como pela sua resultante corrente interna, o anarcossindicalismo.

A autora não discute o advento do sindicalismo ministerialista no Brasil, ou da própria natureza do sindicalismo em si. Sua proposta foi a de resgatar uma continuidade da militância anarquista no meio operário após o fim do Estado de Sítio, que teria sido mais severo com os libertários e nem tanto com os comunistas. Sua narrativa trouxe-nos muitos dados e o desenvolvimento do processo das lutas operárias no Rio de Janeiro e em S. Paulo.

Uma característica dos libertários, apontada por ela, era o fato de sempre, após ondas de repressão, voltarem eles a se organizarem em entidades com os mesmos nomes; veicularem sua iconografia e seus motivos simbólicos durante décadas seguidas, o que segundo a autora demonstra a intenção, até certo ponto realizada, de construir uma cultura libertária no operariado⁵⁰.

Entre as dificuldades enfrentadas pelos libertários nesses anos, destacam-se a grande repressão de que eram alvo; a forte concorrência com os comunistas, que ao longo dos anos aumentou ainda mais, bem como com outras correntes, como os socialistas reformistas de várias organizações em S. Paulo, simpatizantes do tenentismo e finalmente, a própria

⁴⁸ Utilizamos o termo *ainda* porque muitos autores, inclusive a própria Brasília Carlos, consideram essa forma organizatória em franco declínio para esse período.

⁴⁹ Raquel de AZEVEDO, *A Resistência Anarquista: uma questão de identidade (1927-1937)*.

⁵⁰ Por outro lado, poderíamos supor uma cristalização e não acompanhamento das mudanças em curso, tanto na sociedade em geral, como nos mundos do trabalho e da política particularmente, conquanto seja arriscado entrar nessa discussão...

concorrência desenvolvida pelo Ministério do Trabalho, com o crescimento e triunfo do sindicalismo oficial, a partir de 1934/35. A resistência deu-se até o advento do Estado Novo, após o que, sucumbiram as organizações libertárias e desapareceram estes do cenário do movimento operário e sindical nos anos que se seguiram até a queda de Vargas, em 1945.

Maria Celina D'Araújo⁵¹ aborda a questão das políticas sociais do Estado em relação às classes trabalhadoras, abrindo a discussão com a perspectiva dos dias atuais e manteve-a ao longo do texto. A estrutura corporativista sindical era de origem européia e tinha um caráter auto-proposto de alternativa ao liberalismo e ao socialismo. Os corporativistas acusavam o liberalismo de não intervenção social, o que levava a desequilíbrios e injustiças sociais e econômicas, gerando conseqüentemente, a luta de classes. Criticavam igualmente o socialismo, alegando que ele imporia uma igualdade “injusta” e uma ditadura de classe anti hierárquica, o que era indesejado e repelido por seus partidários e pelas classes dominantes.

O corporativismo por outro lado, levaria ao equilíbrio social amenizando ou “eliminando” as injustiças liberais e, o mais importante, evitando a luta de classes e a implantação do socialismo. No Brasil, o corporativismo teria sido aplicado com os mesmos objetivos e as mesmas justificativas. Procurava-se atender os interesses nacionais que seriam hipoteticamente de todos. Nos mundos do trabalho, tinha a intenção de organizar os trabalhadores dentro dos sindicatos e estes dentro das estruturas do Estado e sob seu controle.

A estrutura corporativista do sindicato único pode ser considerada, segundo D'Araújo, como uma quebra de continuidade em relação à política social da Primeira República, com claro objetivo de controlar as massas trabalhadoras urbanas. Mesmo assim, esse modelo possui defensores à direita (o controle estatal pode quebrar o impacto da solidariedade operária em uma eventual greve geral) e à esquerda (a unicidade sindical significa união e força para uma categoria em torno de suas reivindicações). Os críticos consideram que o corporativismo tolhe a iniciativa dos trabalhadores e cria a burocracia sindical. Hoje, ainda parte dos sindicalistas o consideram como útil e conveniente.

⁵¹ Maria Celina D'ARAÚJO, “Estado, classe trabalhadora e políticas sociais”, In: Jorge FERREIRA, e Lucília A. N. DELGADO, *O Brasil Republicano. O tempo do nacional estatismo: da Revolução de 1930 ao Estado Novo.*

Para controlar os sindicatos, o Governo Vargas havia imposto seis itens através do Decreto 1.402 de 1939: 1 – Registro das associações e sindicatos; 2 – Estatutos uniformizados impostos pelo Ministério do Trabalho; 3 – Controle das contas pelo Ministério do Trabalho e a criação do Imposto Sindical ou Contribuição Sindical, 4 – Intervenção do Ministério em caso de desobediência de seus regulamentos; 5 – Aprovação das chapas concorrentes à direção sindical com atestado ideológico expedido pelo Departamento da Ordem Política e Social e 6 – O livro de registro dos associados.

O Estado Varguista submeteu os sindicatos em parte pela cooptação, em parte pela violência e repressão. O “peleguismo”⁵², surgido como expressão nessa época e como forma, deriva de algo mais antigo, no caso de atitudes de correntes chamadas de “amarelas”, existentes desde o início do século XX.

O “bom pelego” conseguia a legitimidade da representação junto às bases e ao mesmo tempo, era aceito pelo governo e empresariado que preferiam atendê-lo em suas demandas, em lugar de um líder contestador. Em troca, ele evitava mobilizações e greves. Sempre tinha algo, ainda que pouco, a oferecer às bases. Aqueles com mais sucesso, não só se perpetuavam nas direções sindicais burocratizadas, como ascenderam às estruturas burocráticas das federações, confederações, Departamentos Estaduais do Trabalho, Ministério e Justiça do Trabalho.

Os pelegos mantiveram-se nos sindicatos graças ao apoio financeiro do Imposto Sindical, que permitiu a implantação de programas assistenciais (contratação de médicos, dentistas etc.) para um pequeno número de associados aceitos, enquanto a massa pagava obrigatoriamente o imposto. Com a quantidade restrita de associados, os pelegos montavam suas bases eleitorais de apoio interno.

A estrutura sindical varguista sobreviveu ao Estado Novo, ao período liberal-democrático de 1945-64 e à Ditadura Militar, por ser flexível e se adaptar a qualquer governo.

⁵² O termo “peleguismo” ou prática dos “pelegos” surgiu após a Era Vargas para designar aqueles sindicalistas que procuravam evitar a mobilização e a luta de classes, enganando os trabalhadores e favorecendo indiretamente os patrões e o Estado burguês. Punham-se como anteparo entre as classes trabalhadoras e as classes exploradoras, como o pelego – pele de animal entre o assento do cavaleiro, representando os exploradores – e a montaria – representando os trabalhadores explorados. O termo ainda é amplamente usado hoje em dia dentro do sindicalismo como o mesmo sentido e acrescido do sentido de traidor.

No momento de crise do modelo de acumulação agro-exportadora, baseada principalmente no café e no contexto da grave crise e depressão econômica vigente a partir de 1929/30, a situação de descontentamento foi potencializada. A própria Revolução de 30, além de um reajuste entre as oligarquias e de seu arco de alianças, parece, de certa forma, uma antecipação à provável reação revolucionária das classes subalternas: classes médias urbanas e o proletariado urbano.

Nesse sentido, consideramos que a política sindical do Governo Revolucionário de Getúlio Vargas, não foi, como alguns autores defenderam, um ajuste do mundo do trabalho operário para readaptação e reorganização do trabalho fabril em outros níveis, possibilitando um novo padrão de acumulação, mais avançado, de acordo com o que vinha ocorrendo nas economias centrais. Segundo Benedicto H. Nascimento⁵³, as principais iniciativas estatais à industrialização se deram durante o Estado Novo, especialmente a partir do início da II Guerra Mundial, portanto, depois de consolidado, à força, o sindicalismo corporativista tutelado. Além do mais, segundo Werneck Vianna⁵⁴, as propostas da Aliança Liberal e das oligarquias dissidentes que a apoiaram, não eram industrializantes e, a burguesia industrial paulista, atuante no estado de maior importância fabril de então, fora situacionista durante os anos finais da Primeira República e contra-revolucionária até o final de 1932. Era ferrenha opositora de qualquer iniciativa do governo no que tange à regulamentação do trabalho ou concessão de direitos às classes trabalhadoras. Nem mesmo os tenentes tinham um programa que claramente defendesse a industrialização do país⁵⁵.

Parece-nos que foi uma forma de controlar o crescimento do movimento operário. É necessário ter em vista que a vitória da Revolução Russa e sua repercussão internacional e a série de tentativas revolucionárias europeias, frustradas, foram todavia, assustadoras à burguesia em todo o mundo. No Cone Sul, a mobilização operária foi intensa, especialmente durante os anos 1917-20. Não foi diferente no Brasil: a Greve Geral de 1917 e as grandes greves dos dois anos seguintes, colocaram a ameaça de levantes e mesmo de

⁵³ Benedicto H. NASCIMENTO, *A ordem nacionalista brasileira: o nacionalismo como política de desenvolvimento durante o Governo Vargas, 1930 – 1945*.

⁵⁴ Luiz Werneck VIANNA, *Liberalismo e sindicato no Brasil*.

⁵⁵ Maria Cecília S. FORJAZ, *Tenentismo e Forças Armadas na Revolução de 30*.

uma possível revolução proletária nos principais centros urbanos e fabris⁵⁶. Considerando tal perspectiva com a levantada a partir das rebeliões e revoluções tenentistas, que poderiam apontar para uma futura aliança entre os tenentes e os setores que ele parecia representar – as classes médias urbanas – e o proletariado a partir de 1927, após o estado de sítio contínuo do Governo Artur Bernardes, apontava para a necessidade de elaboração de outra estratégia para o controle do proletariado.

Assim, a adoção do modelo sindical corporativista e atrelado ao Estado através do Ministério do Trabalho, parece-nos indicar a satisfação da necessidade de controle do proletariado urbano, que se colocava destacadamente como classe no cenário político. O lento, mas contínuo crescimento da influência comunista e de outros elementos revolucionários ou reformistas radicais proletários que pretendiam a organização e direção do movimento de massa da classe, colocava o problema imediato de impor uma direção e organização também de massa, mas alternativa, que pudesse se tornar hegemônica e afastar a ameaça da revolução e mesmo a da crescente autonomia do operariado.

Ignorar a crescente importância econômica, social e política do proletariado urbano e simplesmente reprimi-lo em suas manifestações e lutas econômicas contra a burguesia, não resolvia mais a “questão social”. Algum canal de participação social e político tinha que ser reconhecido. A prática sindical não podia mais ser ignorada ou reprimida. A solução foi incentivar uma forma tutelada de sindicalismo operário, a partir da experiência conhecida da prática de sindicalistas e lideranças operárias passíveis de cooptação ou de atuação colaboracionista. Ao par dessa iniciativa, o Governo foi reprimindo sistematicamente as iniciativas independentes ou revolucionárias.

Em nossa perspectiva, esse foi o principal objetivo da elaboração e adoção do modelo corporativo sindical da Era Vargas. Ao estudar a bibliografia comentada e demais trabalhos arrolados, constatamos que a aplicação desse projeto não foi sucesso imediato ou contínuo, mesmo em alguns daqueles sindicatos que já se formaram sob a égide do decreto 19.770 de março de 1931 e dirigidos por sindicalistas reformistas que, em tese, deveriam ser partidários do “Governo Revolucionário” e depois constitucional de Getúlio. Esse foi o caso do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

⁵⁶ Moniz BANDEIRA, Clovis MELO, A. T. ANDRADE, *O Ano Vermelho. A Revolução Russa e seus reflexos no Brasil*.

Na produção acadêmica sobre o tema, muito se privilegiou o estudo do processo de sindicalização ministerial de forma geral e, quase que igualmente a resistência dos comunistas a esse processo e depois sua atuação dentro dos sindicatos oficiais, bem como sua atuação de maneira geral, na sociedade da época. O estudo da atuação das correntes chamadas “amarelas” foi pouco contemplado, especialmente se localizarmos regionalmente o problema no Estado de S. Paulo⁵⁷. Temos ainda o problema de que essa classificação engloba trabalhistas, reformistas e outros grupos socialistas, vários deles ligados ao tenentismo e que se consideravam *revolucionários*⁵⁸, o que demonstra claramente, que não podemos generalizar sua conduta a partir de alguns casos. Cada grupo político, viveu suas próprias vicissitudes na tentativa de aplicação de seus programas, ao longo desses anos que culminaram em um resultado geral e certo: a vitória do projeto corporativista do Governo Vargas.

Há alguns estudos de casos sobre o comportamento político dos “amarelos”, ou sindicalistas de entidades oficializadas, como o de Troyano, Leticia Canêdo, Maria Helena S. Paes, Ingrid Sarti e Braz Araújo⁵⁹ que podem, em parte, ser tomados como reveladores de modelos gerais da conduta política desses grupos. Como mencionamos acima, vários grupos e tendências diferentes eram englobados nessa alcunha, tendo em comum, em geral, apenas o fato de atuarem em sindicatos oficializados.

Certamente, houve diferenças políticas dentro desse amplo grupo de militantes em sindicatos oficializados, que cresceu muito no decorrer dos anos 30, sobrepujando em quantidade as organizações que se mantiveram independentes e resistentes em relação ao Governo Vargas, até sua completa derrota entre o final de 1935 e o advento do Estado Novo. Essas diferenças denotaram outras atitudes além da subserviência em relação ao Estado e ao patronato, embora as tendências tenham se digladiado e, outras vezes,

⁵⁷ Ao que sabemos, a produção historiográfica sobre o assunto em outros estados, é profícua, já que em muitos deles, o proletariado não tinha as mesmas tradições revolucionárias de seus companheiros do Rio e de S. Paulo. Desse modo, grupos que podem ser relacionados aos “amarelos”, são majoritariamente abordados nesses estudos, ainda que, como veremos na discussão sobre Brasília Carlos Ferreira, *Trabalhadores, Sindicatos, Cidadania. Os Trabalhadores na Era Vargas*, tenha havido comportamento e atitudes revolucionárias no proletariado de outros estados brasileiros.

⁵⁸ É o caso por exemplo, do PSB paulista, que tinha relações com a Legião 5 de Julho, do Clube 3 de Outubro e outros grupos da esquerda tenentista e socialistas minoritários.

⁵⁹ Annez A. TROYANO, *Estado e sindicalismo*. Leticia B. CANÊDO, *A classe operária vai ao sindicato*, IDEM, *O sindicalismo bancário em São Paulo. No período de 1923 – 1944: seu significado político*. Braz José de ARAÚJO, *Operários em luta – metalúrgicos da Baixada Santista (1933 – 1983)*. Maria H. S. PAES, *O Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo: 1932 – 1951*. Ingrid. SARTI, *Porto vermelho*.

celebrado alianças táticas dentro do sindicato, tudo pela tomada ou manutenção de sua direção, especialmente naqueles em que os comunistas estiveram presentes e houve frações à esquerda, opositoras às direções oficialistas.

Em sua dissertação *O sindicalismo bancário em São Paulo*, Leticia B. Canêdo busca resgatar a história organizacional dessa categoria entre os anos de 1923 e 1944, na capital e em Santos. O interessante é notar as fases distintas vividas pela entidade condicionadas pela realidade mais geral que a envolve, sem escamotear as contradições internas, reflexo do contexto que a envolve.

A abordagem da história da luta dos bancários durante os anos 30, das vicissitudes pelas quais passaram, bem como das fases distintas que apresentaram, servem para a comparação em estudos de caso que tenham o mesmo recorte temporal. A pesquisa resultou na apresentação da ação sindical dos bancários dividida em três fases distintas, sendo a primeira, de 1923 a 33 de caráter beneficente, a segunda, entre 1933 e 35, de caráter combativo, apresentando uma politização progressiva, influenciada por socialistas e comunistas, que procuravam engajar o sindicato nas lutas políticas do período. Nesse momento, enfrentaram a oposição de uma entidade claramente alinhada ao patronato, o Sindikê. A terceira fase foi caracterizada pela derrota e prisão dos sindicalistas comunistas e seus simpatizantes e pela ascensão dos trabalhistas pró-Ministério do Trabalho. A disputa com o Sindikê continuou; só arrefecendo e havendo a fusão dos dois grupos sob o Estado Novo. Os trabalhistas, embora ministerialistas, procuraram defender e conquistar benefícios para a categoria, mesmo tendo colaborado com a repressão política e policial, fornecendo listas de trabalhadores e sindicalistas “extremistas”.

Em seu trabalho, originalmente uma dissertação de mestrado em Ciências Sociais pela USP, Annez A. Troyano⁶⁰, aborda a evolução do sindicalismo e suas relações com o Estado, a partir do estudo sobre o Sindicato dos trabalhadores da San Paolo Gaz Co. e sua evolução para o Sindicato dos Trabalhadores e Indústrias Químicas e Farmacêuticas, até 1968. O grande surto do sindicalismo ministerializado ou oficial, deu-se no final de 1932, com a regulamentação da eleição de deputados classistas com base nesses sindicatos, para a Assembléia Constituinte em 1933. Essa tendência prosseguiu e se fortaleceu nos anos seguintes.

⁶⁰ Annez A. TROYANO, *Estado e sindicalismo*.

A motivação do Governo Vargas em realizar um *pacto social*, para contornar o crescimento da luta de classes, era imposição do desenvolvimento do processo de industrialização do país. Cita trechos de um discurso do Ministro do Trabalho, Marcondes Filho, de 1943, o qual destacou a sindicalização oficial como algo de interesse econômico (colaboração) nacional, bem como a elevação do nível do trabalhador – necessário a reprodução do capital. A sujeição ao Ministério do Trabalho deu-se tanto pela cooptação, como pela repressão aos sindicatos independentes.

Ao tratar do Sindicato dos Trabalhadores da San Paolo Gaz Co. (sic), nos anos 30, Troyano classifica-o como “amarelo” – ministerialista. Ao constatar sua total omissão em lutar abertamente pelos trabalhadores associados e, em fazer cumprir as leis sociais e trabalhistas, percebe uma entidade totalmente afinada com os objetivos do Governo de desmobilizar as massas. Com o grande número de desfiliações na entidade, a sua sobrevivência foi garantida pelo abarcamento da categoria dos trabalhadores de empresas químicas e farmacêuticas e pela criação do imposto sindical, em 1940. Annez aponta ainda, a total colaboração dos membros da diretoria desse sindicato com a polícia política da época.

Maria Helena S. Paes aborda, em sua dissertação de mestrado, a trajetória do *Sindicato dos metalúrgicos de S. Paulo*. Esse estudo é um resgate da história de luta desses trabalhadores e de sua entidade. A autora busca as origens do impulso organizativo desses trabalhadores em suas mais remotas entidades, ainda de cunho mutualista, datadas do final do século XIX, passando pela trajetória dos libertários, a criação de entidades de resistência e, de um sindicalismo de ofícios.

Ela introduz o assunto referente aos anos 30, ao tratar da legislação trabalhista, até a promulgação da Constituição de 1934. Desde o início, o intuito da autora foi dar o quadro geral no qual se desenvolveu o sindicalismo brasileiro do período. Sua hipótese é a do desenvolvimento do controle jurídico e político sobre o coletivo organizado e pró-organização da classe, isolando-o o quanto possível das tendências ideológicas autônomas e que pretendiam a independência política do proletariado. Paulatinamente, o controle foi montado de início e de forma experimental e depois cada vez mais com caráter permanente.

Ela considera a contradição do que estabeleceu a Constituição de 1934, a autonomia e pluralidade sindical, com os interesses centralizadores e controladores do Estado sobre os sindicatos.

A autora inicia o histórico do sindicalismo dos metalúrgicos nos anos 30, com a criação do Comitê Operário de Organização, em novembro de 1930 e subseqüentemente, com a criação da União dos Metalúrgicos, ligada à Federação Operária de São Paulo e que sobreviveu praticando a política sindical libertária, até, aproximadamente, setembro de 1934. Em dezembro de 32, fundou-se o referido Sindicato dos Operários Metalúrgicos de São Paulo, oficialista. Ela considera que o panorama dos anos 30 e seu contexto político para o proletariado, criado com a política sindical de Getúlio, levou à rápida crise do sindicalismo libertário, independente, antipartidário e anti-beneficência. Sua tática de exclusivismo dentro da ação direta acabou levando-o ao isolamento e ao definhamento, em um momento em que o “ministerialismo” ia lentamente ganhando força. O caso da UTG, que se desfilou da FOSP e, em 1934 pediu reconhecimento legal, para que seus sócios pudessem gozar dos direitos legais, foi apresentado como exemplo de uma possível pressão das bases nesse sentido.

Também comenta a disputa entre as tendências políticas e de grupos de operários, na formação do Sindicato, pois a tendência que lhe deu vida foi a trabalhista/sindicalista, com disputas, mesmo entre os trabalhadores dessa tendência, agravada por possível repressão patronal.

Ela questionou o baixo índice de sindicalização dos metalúrgicos durante os anos 30. Entre as causas prováveis, destaca a repressão policial, a pressão patronal de um lado e, de outro, a baixa industrialização, refletida no pequeno crescimento da indústria metalúrgica em geral, o que se refletia, necessariamente, na exigüidade da categoria. O próprio modelo sindical adotado, o corporativismo estatizante, era um obstáculo à sindicalização em massa, pois retirava a real representatividade do sindicato, impondo a colaboração e conciliação de classes via ministério, diante de uma burguesia intransigente.

A autora considera que a categoria ainda estava em formação, o que reduzia seu poder de pressão sobre a burguesia. Esses operários eram em grande parte originários do campo. Ela retoma a tese de Leôncio M. Rodrigues acerca da ausência de experiência

combativa e organizativa desses trabalhadores, anteriormente sujeitos ao patriarcalismo rural.

Houve certa aproximação com a Legião 5 de Julho, suposta pela afinidade anterior do grupo do Brás, que usou inicialmente para suas reuniões, sala cedida pela Legião. Constatamos aí, uma possível influência tenentista de esquerda. A politização cresceu em 1934. Em meados desse ano, surgiu um grupo de oposição aos trabalhistas, então dirigentes do sindicato. Esse grupo de oposição exigiu a participação do sindicato na Frente Única Sindical – o que permite sugerir que deveriam ser comunistas. Estes usaram de manobras escusas, como a organização de abaixo-assinados exigindo assembléias gerais; denúncia política; denúncia de corrupção. Compuseram a chapa oficial com elementos neutros e venceram. A partir daí, os comunistas obtiveram alguma influência dentro da entidade.

Os trabalhistas evitavam envolver-se em greves, ou dirigi-las, o que, no entanto ocorreu à sua revelia. O sindicato chegou a ser procurado pelos trabalhadores com o interesse de entrar em contato com o DET, para negociação, durante as greves. Em outros casos, o sindicato foi ignorado. As circunstâncias levaram a categoria a ultrapassar sua entidade.

A direção trabalhista, diante da mobilização da categoria e do próprio crescimento do movimento operário, foi obrigada a envolver-se mais na política, vindo a integrar a Coligação dos Sindicatos Proletários de S. Paulo. O sindicato participou das ações da Coligação de Sindicatos Proletários de S. Paulo, da Coligação das Esquerdas, empolgada pelo PSB e pela Liga Comunista Internacionalista, oposição trotskista à direção do PCB e, mais adiante, junto à Confederação Sindical Unitária do Brasil, dirigida pelos comunistas, em 1935. Nesse último ano, aumentou a participação dos comunistas no meio sindical paulista, a partir da criação da Frente Única Sindical. O ápice dessa mobilização foi a manifestação pública de 26 de novembro de 1935, reunindo os metalúrgicos de S. Paulo, apoiados pelos do Rio de Janeiro e interior do Estado. Foram severamente reprimidos, com a liderança combativa presa, assim como os militantes mais aguerridos.

Em 8 de janeiro de 1936, o sindicato sofreu a primeira intervenção do Ministério do Trabalho, que manobrando a assembléia geral, impôs uma Junta Governativa, que acabou se tornando a direção da entidade. A oposição de esquerda foi eliminada do quadro social oficialmente. Os trabalhistas se compuseram com integralistas, estes impostos ao sindicato

pelo DET. Entre 1936 e 1939, os trabalhistas se indispuseram com os “camisas verdes”, que chegaram à presidência da entidade. Todos que se opuseram ao grupo de direita foram afastados da direção e expulsos do Sindicato. Durante esse período, os integralistas usaram o aparelho sindical de forma partidária e prestaram apenas serviços médicos, isolando a entidade em relação aos trabalhadores.

Em março de 1939, houve a segunda intervenção, na qual os integralistas foram afastados pelo DET. Voltaram os trabalhistas, juntamente com os ministerialistas, com os quais se confundiram. Desse momento em diante, o sindicato ficou totalmente sob o controle do Ministério do Trabalho. A autora deixa claro que toda e qualquer reivindicação combativa da parte dos trabalhadores era desprezada e obstruída. Suas demandas passavam então, por dentro da estrutura sindical, para serem resolvidas dentro da estrutura do Estado. Além disso, as atividades do sindicato foram todas assistenciais, conforme prescrevia o Decreto 1.402, de 1939. As lideranças ministerialistas também desenvolviam atuação junto às caixas de aposentadorias e pensões e, no caso dos metalúrgicos, junto ao Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Metalúrgicos. Para a autora, esses institutos e as entidades de grau superior, federações e confederações, foram, nesses anos, os principais redutos do “peleguismo”. Os trabalhistas se entrosaram perfeitamente com a orientação ministerialista.

Braz José de Araújo⁶¹, também tratou do sindicalismo dos metalúrgicos, entre 1933 e 1983, na Baixada Santista. O autor considera que o sindicato fundado em 1933, foi fruto de um ato de “cima para baixo”, ou seja, daqueles que comporiam sua direção. Nasceu para praticar o assistencialismo, tornando-se atuante durante os anos de 1934 –35. Era uma direção combativa e atuante, participando de assembléias de apoio a greves interprofissionais, de frentes sindicais e da ANL.

Com a onda repressiva de fins de 1935, o sindicato e sua direção viram-se tolhidos. O número de associados caiu. Entre 1936 – 45, realizaram-se assembléias com o fito único de se atender às necessidades da categoria mas, com o sindicato afastado da realidade direta do cotidiano nas fábricas e oficinas. A partir de 1937, tornou-se um sindicato de carimbo e omissio. Salvou-se com a criação do imposto sindical, prestando serviços assistenciais e crescendo em aderentes.

⁶¹ Braz José de ARAÚJO, *Operários em luta – metalúrgicos da Baixada Santista (1933 – 1983)*.

A análise desse trabalho chama a atenção para a existência de um sindicato inexpressivo e que provavelmente deveria ser de “carimbo” e que, não obstante, tornou-se ativo e militante, ao menos enquanto a situação política geral permitia. A tomada de atitude para participação na luta de classes, de parte de sua direção, segundo o autor, foi influenciada pela proximidade crescente com outras entidades que se orientavam para a combatividade e luta política. Esse estudo de caso pode servir de paradigma para outros semelhantes.

Ingrid Sarti em *Porto Vermelho*, aborda o sindicalismo dos estivadores de Santos, a partir da fundação de seu sindicato, em 1.º de dezembro de 1930⁶². A autora aponta a estreita vinculação entre certo grupo dos estivadores com o líder tenentista Miguel Costa, então comandante da Força Pública de S. Paulo. Com a intervenção dele, efetivou-se a formação do sindicato, garantindo o seu funcionamento diante da polícia santista. Houve ligação política entre grupo socialista constituído na direção do Sindicato dos Estivadores de Santos e Miguel Costa. O sindicato apoiou-o contra o Interventor João Alberto, com o qual tinha desentendimentos políticos e pessoais.

Em 1932, com a repressão e o início do Movimento Constitucionalista, um grupo de “paulistas” (conservadores), apoiadores do movimento, assumiu a direção do sindicato, destituindo os socialistas.

A partir de 1935, os comunistas começaram a ingressar no sindicato, conseguindo destaque em 1937. Nesse contexto de forte repressão política, muitos acabaram presos e a direção da entidade foi destituída nesse mesmo ano. Entre 1937 e 43, houve problemas políticos internos: disputa entre grupos pela direção, crise financeira, intervenção ministerial e indiciamentos no DOPS. Houve luta entre conservadores e grupos com influência comunista de 1932 até o fim da Era Vargas, quando surgiu o “peleguismo”.

As dissertações que tiveram como objeto de estudo os trabalhadores ferroviários trataram das relações de trabalho vigentes e da implantação de métodos tayloristas de racionalização do trabalho; de sua militância durante a Primeira República, enfocando as suas práticas sindicais libertárias e principalmente as reformistas.

⁶² Sarti destaca a importante tradição de luta entre os operários do porto e da cidade de Santos, com a formação de círculo socialista já em 1889 e de entidades de classe. Também nota a forte presença combativa, em greves violentas e sangrentas, nas primeiras décadas, levadas a efeito pelos libertários. Entre os grupos imigrantes, destacavam-se os espanhóis.

Dentre os trabalhos sobre os ferroviários, o de Wilma Peres Costa, *Ferrovias e trabalho assalariado em S. Paulo*, dissertação de mestrado em Sociologia apresentado ao IFCH-UNICAMP, procurou “investigar o papel da expansão ferroviária na viabilização do trabalho assalariado”, em contraposição ao “escravismo”.

Ela destaca a expansão ferroviária como uma das formas de exportação de capitais, de mercadorias e de organização do trabalho, no caso, a partir da Inglaterra. Foi a consolidação do modo de produção capitalista nas áreas periféricas em relação ao capitalismo. Ao nível internacional, sua exportação correspondeu à necessidade de expansão do capital; internamente, em relação ao Brasil e, mais especificamente a S. Paulo, as ferrovias corresponderam a expansão da cafeeicultura e à acumulação de capitais decorrente. Ainda internamente, ela corresponde a uma nova organização do trabalho livre, assalariado e sistematizado.

Por conta mesmo da exigência de grande quantidade de mão-de-obra para sua construção, as leis que regulamentaram as ferrovias determinaram que elas empregariam trabalho livre tanto para a construção, como para sua operacionalização, para não desviar braços da lavoura. Especialmente depois da Lei Eusébio de Queirós, isso foi exigido rigorosamente. A partir de então, entre 1857 e 1888, utilizando mão-de-obra nacional e imigrante, a expansão ferroviária, tanto na construção das estradas como em sua operacionalização, foi defendida como sendo o maior pólo de atração do trabalho assalariado⁶³. Em breve, as ferrovias se tornaram o paradigma para o trabalho livre assalariado, além de pólo atrativo e, em certa medida, irradiador dessa forma de trabalho. Costa considera a formação dos contingentes de trabalhadores das ferrovias nascentes, muitos dos quais eram especializados, como a gênese do proletariado no Brasil; inclusive pela sua altivez, combatividade, consciência de classe e consciência de sua importância estratégica para a economia regional e do país.

As principais ferrovias abordadas em seu trabalho foram a D. Pedro II, S. Paulo Railway, a Cia. Paulista e a Mogiana.

⁶³ Wilma Costa considera a expansão ferroviária como pólo atrativo de mão-de-obra assalariada mais importante, porque nos anos 50 e 60 do séc. XIX, a substituição dos escravos por imigrantes europeus era ainda incipiente e muito ligada ao sistema de parcerias e colonização, que havia gerado problemas de custo e conflitos entre imigrantes e o patronato rural. Desse modo, as nascentes ferrovias empregaram os imigrantes egressos das fazendas e trabalhadores livres nacionais. A própria falta de braços durante a construção simultânea de várias ferrovias e a concorrência por eles, elevou os salários pagos na época aos trabalhadores empregados nas obras e nas companhias.

Liliana R. P. Segnini, em seu trabalho *Ferrovia e Ferroviários*, apresentado originalmente como dissertação de mestrado na PUC, estuda as relações de trabalho no período de 1868-1961 na Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

Analisa a influência do poder/disciplina a partir da empresa sobre o operariado. Começa estudando as formas autoritárias de administração sobre a mão-de-obra, quando os trabalhadores eram submissos aos seus superiores hierárquicos. E trata da forma pela qual a empresa exerceu seu domínio sobre os trabalhadores, fazendo “concessões” de “Sociedade Beneficente, Associação Protetora das Famílias dos Empregados, Escola de Aprendizes, Cooperativas de Consumo, construção de casas para os trabalhadores”⁶⁴. Essa estratégia visava evitar confrontos diretos entre capital e trabalho, procurando mostrar a empresa como “preocupada” com o bem-estar de seus empregados. Tal estratégia foi influenciada pelo clima de conflito reinante no início dos anos 30 e pela política do Governo.

Ao final, trata da implantação do taylorismo na empresa, criando novos meios de domínio e controle sobre a mão-de-obra e também extraindo o máximo de produtividade. Nesta parte do trabalho, referente à questão da “dominação científica”, analisa a existência de certos regulamentos e principalmente das escolas técnico-profissionalizantes⁶⁵.

Dulce Maria P. C. Leme, em sua dissertação de mestrado para UNICAMP, *Trabalhadores Ferroviários em Greve*, analisa os ferroviários da Cia. Paulista, destacando uma greve que serviu de início à Greve Geral de 1906.

A autora explora o fato de os ferroviários, já em 1906, apresentarem um grau importante de conscientização, devido a vários aspectos, entre eles a concentração de muitos trabalhadores nesta atividade econômica, a consciência da importância de seu trabalho e a própria facilidade que seus ofícios e profissões proporcionavam à rápida circulação de idéias e teorias. Estes fatores somados com questões específicas entre trabalhadores e empresa foram apresentados como origem da greve de 1906.

O trabalho centra-se na análise da greve, um momento importante da luta entre trabalho e capital, ressaltando o aspecto da união e evidenciando a consciência de classe. Para nós, a importância maior dele, está em frisar a participação decisiva dos ferroviários

⁶⁴ Liliana R. Petrilli SEGNINI, *Ferrovia e Ferroviários. Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*, p. 42.

⁶⁵ Quanto à Estrada de Ferro Sorocabana, o pioneiro na implantação de educação profissional dos ferroviários foi Roberto Mange, cf. *De Homens e Máquinas*, Vol. I: *Roberto Mange e o ensino profissional no Brasil - SENAI*; sobre o ensino técnico da E.F.S. entre 1930-34.

em muitas greves entre o final do séc. XIX e início do séc. XX, fazendo com que se perceba a combatividade dessa categoria.

Seguindo a mesma temática e parte do mesmo objeto de estudo de Liliana P. Segnini, Liliana Bueno dos Reis Garcia, em sua tese *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, trabalho e vida operária: 1930-1940*, apresentada ao IFCH-Unicamp em 1992, também aborda a organização do trabalho na Paulista. Contudo, ela escolhe como recorte temporal parte do período abordado por Segnini.

A autora sustenta a tese de que em 1928, embora a “gerência científica” do trabalho ou “taylorismo”, fosse implantada na Paulista, persistiu na empresa, mais especificamente nas oficinas de Rio Claro, grande parte do sistema anterior, tido como “paternalista”. Usou em sua investigação os relatórios anuais da empresa, a imprensa operária e sobretudo, o testemunho de antigos ferroviários

Liliana Garcia analisa as estratégias da empresa para obter a aceitação de sua autoridade por parte do operariado e sua submissão, mesmo em um contexto de baixos salários. A criação da cooperativa de consumo; caixa de aposentadorias e pensões; lazer e financiamento da construção de casas populares, todos sob direção da empresa; salários diferenciados e sistema de prêmios, serviam para “compensar” os baixos salários e a imposição do novo sistema de trabalho. A própria criação do curso profissionalizante, para filhos de ferroviários e admissão somente dos formandos como empregados especializados, evidenciam o forte controle dos processos de trabalho e da vida profissional por parte da empresa.

A autora destaca formas individuais de resistência da parte dos trabalhadores, já que a combinação das estratégias de submissão do proletariado impedia-os de se articularem coletivamente “como classe”. O resultado, conclui Garcia, foi a inexistência de atuação sindical desses funcionários de Rio Claro da Cia. Paulista e sua despolitização nos anos 1930-40, em contraste com sua atuação altamente combativa nas greves de 1906, 1919 e nos anos 20.

Sabemos, no entanto, que o comportamento dos ferroviários da São Paulo Railway e da Sorocabana no mesmo período, não corresponderam ao comportamento de seus companheiros da Paulista.

Outro trabalho que aborda as relações de trabalho dentro da Paulista, mas em relação a vários setores da empresa é *Trabalhadores e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890-1925*, de Célia Rocha Calvo. Essa autora alterna o período estudado com Liliana Garcia⁶⁶, sendo que seu estudo privilegia o período imediatamente anterior e trabalhadores de outros setores e localidades da ferrovia além das oficinas de Rio Claro. Ela procura investigar a experiência da construção da identidade ferroviária durante o período agitado do início do séc. XX, passando pelas greves de 1906, 17 e 19 sem contudo, abordá-las.

Parte das medidas de normatização do trabalho e do comportamento dos trabalhadores, que foram tão eficientes entre os operários de Rio Claro nos anos 1930-40, foram iniciadas a partir de 1890, de maneira incipiente e fragmentada. Parte das iniciativas como a criação de cooperativas de consumo, associações beneficentes, grêmios recreativos, escolas de aprendizes, moradias etc., foram reivindicadas pelos trabalhadores e encampadas e dirigidas pela empresa. Célia Calvo demonstra o conflito intermitente entre capital e trabalho, apontando para certa combatividade e politização dos trabalhadores. Ela não chega a abordar organizações operárias, as quais possivelmente foram criadas e atuaram entre esses ferroviários.

Moacyr Manfrin Jr. em sua dissertação *Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: Um Modelo Previdenciário Exclusivo (1923 - 1933)*, toma por foco os ferroviários da Cia. Paulista e da Mogiana em suas formas organizativas nos anos 1920.

O desenvolvimento do tema implica em uma abordagem mais ampla sobre os envolvimento políticos das entidades e associações de classe que representavam os ferroviários e os principais expoentes políticos da época, envolvidos em questões sociais e trabalhistas. O processo de criação de um sistema previdenciário para os ferroviários, demandou o envolvimento de lideranças operárias com políticos burgueses, especialmente a partir dos trabalhadores do Rio de Janeiro. O autor deixa claro que os ferroviários sempre procuraram demonstrar força, realçando seu papel na economia agro exportadora do país, quase da mesma forma como a utilizada pelos trabalhadores portuários.

⁶⁶ Mas sem fazer menção à Liliana Garcia ou apresentá-la em sua bibliografia; talvez por causa da proximidade das datas de conclusão, sugerindo possível simultaneidade nas pesquisas.

Suas entidades de classe teriam se pautado mais por uma atuação eleitoral reformista e de apoio aos políticos burgueses, mesmo conservadores, que tivessem apoiado seus projetos de categoria ou pessoais, quando se tratava de lideranças personalistas, que agiam independentemente da classe. Essas entidades eram exemplo das chamadas entidades sindicais “amarelas”, como a tratada pela literatura e pelo próprio autor. Segundo Moacyr, a conquista de direitos e vantagens por parte dos ferroviários, se deu pela sua “importância estratégica (...) na economia, muito mais que a influência revolucionária”⁶⁷.

A concepção sindical da maioria das lideranças ferroviárias e, talvez a das bases da categoria, era assistencialista, visto que a maioria de suas associações tinha essa tendência. Baseavam sua atuação na luta pela obtenção de direitos sociais e trabalhistas para seus associados e bases, bem como, posteriormente, pelo cumprimento das leis e sua fiscalização por parte das autoridades. Após a Revolução 1930 e o advento da política sindical do então recém criado Ministério do Trabalho, grande parte delas procurou se relacionar com ele e atender as suas exigências enquadrando-se.

Os trabalhos que estudaram os ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana também seguiram as mesmas linhas de pesquisa, especialmente no que tange à análise das relações de trabalho e da implantação de normas de tayloristas de racionalização do trabalho.

O contingente mais aguerrido em meio à categoria ao final dos anos 20, era o dos trabalhadores da SPR, que se envolveu em greves, por vezes violentas e que reagiu ao projeto ministerialista e que, segundo Edgard S. de Decca⁶⁸, possuía forte influência comunista em seu meio.

Márcio Augusto Saliba Dias, em *Nos trilhos do silêncio: por dentro das estradas de ferro paulistas (1920-1940)*, aborda as transformações operacionais e técnicas ocorridas em três grandes ferrovias paulistas: Cia. Paulista, Cia Mogiana e a E.F.Sorocabana.

Dias destaca que a crise enfrentada pelo setor ferroviário foi favorecida por fatores externos, como a concorrência do setor rodoviário e o declínio do café brasileiro no mercado externo e também por fatores políticos e internos. Esses problemas internos sérios apareceram a partir dos anos 20, se estendendo pelos 30; principalmente a transformações nos processos de trabalho, adotados pelas empresas. A introdução de preceitos e as

⁶⁷ Moacyr MANFRIN JR., *Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: Um Modelo Previdenciário Exclusivo (1923 - 1933)*, p. 107.

⁶⁸ Edgard S. de DECCA, *O Silêncio dos Vencidos*.

aplicações da gerência científica do trabalho, acarretaram muitos conflitos entre as empresas e seus empregados. A resistência dos trabalhadores aos novos métodos que pareciam invadir seu mundo e seus domínios, desclassificando-os, foi simultaneamente ativa e passiva. Houve greves e sabotagens, para finalmente, após muita luta e criação, por parte das empresas e governo, de formas de coerção e convencimentos, a passividade vigorar entre os ferroviários.

Para levar adiante sua pesquisa, Dias decom pôs uma ferrovia padrão em suas divisões operacionais: Tráfego, Tração, Locomoção e Linha; para o estudo de cada divisão, trata de uma das ferrovias, mas sempre fazendo referências às demais. O setor de locomoção (oficinas) teve seus estudos sobre a implantação do taylorismo, ou pelo menos, de seus preceitos e da resistência dos trabalhadores, a partir das oficinas de Mairinque e de Sorocaba, em 1928. Também o estudo da Reforma Administrativa de 1934 e a adoção do ensino profissionalizante organizado e sistematizado teve por objeto a E.F. Sorocabana.

Os momentos históricos abordados pelo autor foram a Reorganização do Tráfego na Mogiana em 1920; as novas oficinas de Sorocaba, em 1928 e a Reforma Administrativa de 1934, na E.F. Sorocabana; a Eletrificação em 1922 e a Reforma Administrativa de 1928, na Paulista.

Ele também aponta o processo de despolitização dos trabalhadores nas ferrovias, a partir da implantação dos preceitos tayloristas. Essa despolitização era o objetivo das direções das empresas e causa do silêncio que se abateu na categoria e setor ferroviário durante sua crise e declínio nos anos posteriores.

Gabriel Giannattasio em sua dissertação *Norma jurídica e movimento operário: 1933-1963*, enfoca tanto o estudo do movimento operário urbano, quanto dos trabalhadores rurais no município de Assis, São Paulo.

Para estudar os trabalhadores urbanos, escolhe como objeto os ferroviários da Sorocabana. Seu trabalho desenvolve-se procurando relacionar a trajetória do movimento operário com a promulgação de leis sociais e trabalhistas, bem como com o relacionamento jurídico entre os trabalhadores através de suas entidades, com as empresas e o Estado. É certo que a perspectiva do autor envolve especificamente a atuação político-sindical dos ferroviários da EFS no município citado, deixando de lado o restante do corpo da EFS. No entanto, dá-nos algumas informações do período de 1933-40.

Elege como fontes principais de seu estudo, processos jurídico-administrativos e criminais que versam sobre o assunto e usa bastante depoimentos gravados, recorrendo à memória oral e, em menor grau, a imprensa operária e local.

Esse trabalho abre a oportunidade para discutirmos o problema da interpretação histórica do sindicalismo oficial durante os anos 1930. De uma perspectiva diversa, de Ângela Araújo, que demonstra o ingresso de correntes político-ideológicas proletárias nos sindicatos oficiais, como forma de instrumentalizá-los, de acordo com seus princípios, na luta de classes, politizando-os; esse autor considera que o “oficialismo” deu a oportunidade à categorias até então desorganizadas para que o fizessem. Tais categorias e, entre elas, os ferroviários de muitas empresas, podiam ser consideradas como “despolitizadas” ou “atrasadas”, em oposição a outras de tradição reivindicatória, organizativa e de lutas anteriores, como têxteis e gráficos. Porém, ele aponta para a impossibilidade anterior, pela repressão, de os ferroviários organizarem entidades representativas. O decreto 19.770 aparece como a oportunidade para esses trabalhadores se organizarem e muitas vezes de forma não subserviente, mas tentando conquistar alguma autonomia político-sindical, abrindo uma disputa entre o controle estatal e a iniciativa operária.

A dissertação de Maria de Fátima S. Moreira, *Organização do Processo de Trabalho: sua dimensão política na Estrada de Ferro Sorocabana (1920-1940)*, trata da introdução dos processos da gerência científica do trabalho, do ensino e seleção profissional, como de outros processos de controle sobre a classe trabalhadora pelo empresariado. Em alguns casos, a introdução de novos preceitos e formas de controle do trabalho, foi apresentada como resposta à crescente politização e militância do proletariado.

A resistência dos trabalhadores à introdução desses processos ocorreu de várias formas: faltas, desinteresse pelo trabalho e, principalmente, ao longo dos anos, de forma intermitente, nas lutas sociais e sindicais desses trabalhadores.

Constatamos, portanto, uma lacuna, que é o resgate da história do sindicalismo dos ferroviários da EFS como um todo. Os estudos de Giannattasio e de Maria de Fátima S. Moreira não o trataram dessa forma. Evidentemente, o resgate da história sindical desses trabalhadores e as características dessa sua atividade, colocaram problemas durante o levantamento e sondagem de fontes, antes mesmo do levantamento bibliográfico.

Os problemas dizem respeito ao relacionamento do sindicato com o Estado e com a empresa, bem como ao relacionamento complementar em alguns momentos e, conflituoso em outros, das correntes políticas e ideológicas existentes e atuantes entre eles. Esses problemas impunham-nos a investigação do comportamento do conjunto dos trabalhadores que formavam as bases do Sindicato, no sentido de averiguar suas adesões e influências em relação à essas correntes, e aos grupos que o dirigiram no Estado de São Paulo e, que compuseram a Administração da Empresa.

As fontes para pesquisar as inclinações do conjunto dos ferroviários da Sorocabana em relação às correntes que disputavam sua adesão ou apoio são escassas. Encontramos as informações necessárias no cruzamento de dados entre as fontes documentais produzidas pelas diferentes correntes e grupos, além da análise de alguns trabalhos de recolhimento de entrevistas e depoimentos de memórias e projetos de história oral, realizados pela Faculdade de Ciências e Letras da UNESP, Campus de Assis.

Desde o segundo semestre de 1919, a Estrada de Ferro Sorocabana, pertenceu e foi administrada diretamente pelo Estado de São Paulo, estando na década de 30, submetida à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Dessa forma, as mudanças abruptas no governo paulista no início da década de 30 e suas variações posteriores, tornando-se base para os grupos opositores a Vargas e entre si, exerceram influências importantes sobre o conjunto dos trabalhadores e seu sindicalismo.

A trajetória do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e de seu antecessor legal, o Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo, foi marcada por contínuas e intensas lutas políticas entre os diferentes grupos que pretenderam dirigi-lo e, de caráter pessoal entre seus diretores. Para que pudéssemos estudá-las, foi preciso analisar o nexos discursivo que apresentaram em seus documentos, tais como volantes, artigos e declarações em jornais operários e da imprensa em geral.

A partir dessas análises, pudemos compreender o desenvolvimento de seu discurso, bem como as contradições apresentadas em relação às suas práticas políticas e sindicais. Essas contradições foram, em parte, explicadas pelas contingências políticas gerais vividas pelo país, durante esses conturbados anos. Desvios de conduta estiveram presentes, levantando suspeitas quanto a problemas de caráter e oportunismo político.

Investigamos a hipótese que as correntes proletárias e patronais favoráveis às diferentes Administrações da EFS – e concorrentes entre si – disputaram violentamente a influência e o controle da representação social e política da categoria profissional.

No que se refere à adesão dos trabalhadores em relação às diferentes correntes que disputavam seu apoio, pesquisamos os abaixo-assinados para termos os números de assinaturas conforme as correntes, os resultados eleitorais das chapas concorrentes à Direção do SFEFS e Caixa de Aposentadorias e Pensões, os comentários que teciam sobre seus próprios atos e sobre os de seus concorrentes ou opositores, as notícias da imprensa em geral. A partir daí, procuramos comparar e pensar os números em relação aos declarados números de associados do SFEFS e com o conjunto dos trabalhadores da empresa.

Propusemos também a análise do comportamento dos trabalhadores em relação à empresa e ao poder de Estado, tanto o nacional como o estadual paulista. Para realizarmos tal tarefa, utilizamos os discursos reproduzidos em todas as fontes pesquisadas, bem como as atitudes desenvolvidas por parte dos envolvidos. Procuramos esclarecer os nexos e as contradições entre os discursos e os atos. Devemos deixar claro que não tratamos o Estado como uma personagem independente, mas como uma instituição a serviço de uma facção ou coalizão das classes dominantes, nesse caso entre as oligarquias latifundiárias e as facções burguesas.

Dividimos este trabalho em duas partes, com dois capítulos cada, sendo a primeira *A Estrada de Ferro Sorocabana*. Nesta parte, o primeiro capítulo, *A empresa e seus trabalhadores* aborda resumidamente o histórico do início da ferrovia, desde o seu tempo de fundação e criação como Companhia Sorocabana, passando a ser União Sorocabana e Ituana, a federalização, a estadualização e a concessão privada para o consórcio Farquhar Legru, criador da Sorocabana Railway e finalmente, a estatização na forma da Estrada de Ferro Sorocabana. Narramos o crescimento da empresa e a extensão de seus trilhos pelo Sudoeste Paulista e algumas transformações.

Em seguida, nesse mesmo capítulo procuramos acompanhar e analisar a formação de sua mão-de-obra, sua formação enquanto classe operária. Essa abordagem da formação enquanto classe privilegia a atuação social, criação de entidades e as lutas e greves dos trabalhadores desde a fundação da empresa até o final dos anos 20, sendo o marco inicial desse estudo, o ano de 1870, de criação da empresa.

O segundo capítulo aborda o relacionamento da empresa com o conjunto de seus trabalhadores. O recorte temporal utilizado foi restringido para os anos 30, centro de nossas atenções neste projeto. Procuramos resgatar e compreender a atuação da empresa diante dos trabalhadores, ressaltando suas táticas de controle sobre a massa e até as tentativas da parte dos Administradores de representarem diretamente os trabalhadores e de falarem por eles, logo após a Revolução de 30 até o final do ano de 1931.

Outra tática foi a de impulsionar associações de trabalhadores que concorressem com o Sindicato oficial da categoria. Essas associações eram claramente patronais, preocupadas sempre em afastar os trabalhadores das lutas por seus interesses imediatos e do movimento operário, buscando valorizar conceitos hierárquicos, disciplinadores etc. Foram criadas algumas entidades que fracassaram no intuito de subtrair os trabalhadores da influência sindical; uma delas, inclusive, teve influência integralista em seus primeiros meses de existência. Com exceção da revista *O Apito*, todas tiveram conflitos e disputas com o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

Na segunda parte, *Relações e conflitos na Estrada de Ferro Sorocabana*, tratamos especificamente do tema e objeto deste trabalho. No terceiro capítulo, *Entre os trabalhadores, as relações entre os ferroviários, a empresa, o Estado e o sindicalismo*, resgatamos a formação do Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo e depois do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, originado da dissolução do primeiro. Junto a narrativa dessas histórias, procuramos analisar e compreender as atitudes dos trabalhadores em relação aos atores sociais, econômicos e políticos atuantes, vendo neles próprios os protagonistas, já que se disputava sua adesão, representação e controle.

Acompanhamos o crescimento dos dois sindicatos, o desenvolvimento de sua atuação entre os trabalhadores em relação à empresa e ao poder de Estado nos dois níveis com os quais interagem, o estadual e o nacional. Acompanhamos e analisamos o desenvolvimento dos conflitos entre trabalhadores e sindicalistas com a empresa, desembocando na grande Greve de 1934.

Finalmente, constatamos uma mudança de rumos no relacionamento entre trabalhadores e empresas, depois da demissão de Gaspar Ricardo Jr. da Diretoria da EFS. A empresa e o sindicato passaram a ter um relacionamento pouco claro. O que, da mesma forma, ocorreu com o relacionamento com os poderes estatais.

No quarto e último capítulo, investigamos as relações internas ao sindicalismo e parte de seus conflitos ideológicos com outras correntes e entidades, no caso patronais e direitistas. Apontamos para as contradições internas e o desenvolvimento da burocratização e do personalismo entre os dirigentes sindicais que lutaram violentamente pelo controle da importante entidade que detinha o direito de representação política oficial dos associados de sua categoria. Discutimos o impasse entre o corporativismo burocrático e o encaminhamento revolucionário da luta dos trabalhadores, as formas dessa luta e seu desfecho.

PARTE I – A Estrada de Ferro Sorocabana

CAPÍTULO 1 – As origens da Estrada e os trabalhadores

1.1 Fundação e trajetória da Estrada de Ferro Sorocabana

Desde o período colonial, na região de Sorocaba cultivava-se o algodão de tipo arbóreo, que servia para a confecção de suas famosas redes, tecidos rústicos e outros artesanatos. Esses produtos, juntamente com facões, artigos para montaria etc., eram comercializados nas feiras anuais de muares⁶⁹. Tais feiras, movimentavam muito a vila que depois se tornaria cidade, trazendo prosperidade durante a segunda metade do século XIX. Cássia Baddini⁷⁰, considera que as feiras de muares proporcionaram uma acumulação primitiva de capital na cidade, apontando as principais lideranças políticas e personalidades da elite local, como comerciantes, além de figurarem como os principais empreendedores locais.

Havia proprietários rurais, mas muitos dos principais proprietários eram comerciantes e faziam dessa a sua atividade principal. A partir de meados do século XIX, muitos deles se envolveram com a produção e principalmente, com a comercialização de algodão.

Para alguns autores, a produção relativamente próspera de algodão arbóreo ensejou uma primeira experiência fabril, que foi além do desenvolvimento de diversificado artesanato e da acumulação de capital, promovida pelas atividades comerciais durante as feiras anuais de muares. Em 1852 foi fundada a primeira “fábrica” de tecidos em Sorocaba, de propriedade de Lopes de Oliveira, conseguindo alguma produção somente em 1856. Segundo Alice Canabrava⁷¹, essa foi uma fábrica montada aos poucos, com seu material importado chegando desmontado e lentamente. Essa primeira “experiência fabril” malogrou. Segundo Aluísio de Almeida, o motivo desse fracasso foi a falta de mão-de-obra especializada, sendo a “fábrica” tocada por escravos. Conta-se que eles “emperraram seus

⁶⁹ Vera R. JOB, “Tropas cargueiras na Hispano-América e no Brasil”, in: *Tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil*.

⁷⁰ Cássia M. BADDINI, *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*.

⁷¹ Alice P. CANABRAVA, *O algodão em São Paulo: 1861 – 1875, 2.a. ed.*

maquinismos”⁷². As feiras de mueres prosseguiram até 1897, assim como a produção e comercialização de artesanato, motivando o crescimento da produção de algodão.

O início da Guerra Civil Americana (1861-65), provocou uma brusca queda nas importações de algodão para a indústria têxtil inglesa, causando-lhe grandes dificuldades. A alternativa de importar algodão indiano, egípcio e turco, esbarrava no problema da natureza de suas fibras – mais curtas e menos resistentes. As fábricas inglesas e francesas estavam plenamente adaptadas ao emprego da fibra *New Orleans* e poucas fábricas no continente poderiam usar as fibras indianas, entre elas, especialmente as alemãs⁷³.

Por essa época, o mercado inglês via-se parcialmente privado do suprimento de algodão vindo dos EUA. A Guerra Civil abalava aquele país, devastando seu sistema de “*plantation*”. Em vista disso e do aumento da procura, o Brasil e principalmente o Egito e a Índia, incrementaram suas produções.

Diante desse problema, a Sociedade para o Suprimento de Algodão de Manchester, incentivou, onde pôde, o cultivo da fibra que lhe interessava, plantando-o nas regiões que hoje correspondem ao Norte e Nordeste do Brasil e também em S. Paulo. Na província de S. Paulo, o maior divulgador da nova cultura foi o superintendente da São Paulo Railway, Jean Jacques Aubertin, interessado em incrementar as possibilidades de operações de transporte da empresa. Ele e os governos Imperial e Provincial distribuíram sementes da nova planta entre os agricultores. Os incentivos do governo ficavam quase que só nisso e na publicação de jornal sobre o assunto⁷⁴. Em São Paulo ela foi, desde o princípio, uma cultura de pequenos agricultores que, supostamente, não dispunham de muitos escravos.

A região de Sorocaba viu suas possibilidades de exportar aumentadas, desde que produzisse algodão herbáceo, o que fez aumentar o cultivo dessa espécie. Em 1862, colheu-se a primeira safra dessa qualidade, iniciando-se, desse modo, sua cultura que alcançou relativa prosperidade na região. Nos anos subseqüentes, os homens ricos da cidade, muitos dos quais, comerciantes, iniciaram suas plantações, como Lopes de Oliveira, que plantou quatro alqueires e Roberto Dias Baptista, que plantou sete⁷⁵. A produção sorocabana era

⁷² Aluísio de ALMEIDA, *História de Sorocaba*, p. 238.

⁷³ Alice P. CANABRAVA, *op. cit.*

⁷⁴ Idem, *Ibid.*

⁷⁵ Aluísio de ALMEIDA, *op. cit.*, p. 238.

realizada principalmente por pequenos proprietários e sitiantes, que também produziam sua subsistência⁷⁶.

As máquinas de descaroçar algodão chegaram em 1865 à cidade: os negócios prosperavam. A maior dificuldade para o algodão, no entanto, era suportar os altos custos de transporte ao porto de Santos, para ser remetido ao porto do Rio de Janeiro, de onde seria finalmente exportado. As câmaras municipais nas quais figuravam comerciantes e produtores da fibra nas regiões próximas a Sorocaba, reivindicavam constantemente reparos nas estradas e, depois, na época da construção das grandes ferrovias, a criação de ramais de ligação ao tronco principal das estradas de ferro. Ou então, abertura de estradas até os pontos terminais dessas ferrovias⁷⁷. O principal centro produtor foi a região que tinha Sorocaba como centro comercial.

Nessa época, mais propriamente em 1865⁷⁸, chegou à Sorocaba um homem que se transformou num verdadeiro mito na cidade, Luiz Matheus Maylasky, o “estrangeiro misterioso”⁷⁹. Seu nome é tido pela tradição local como do principal criador da idéia que viria a se materializar na Estrada de Ferro Sorocabana. De todos os principais vultos fundadores da ferrovia, somente de Maylasky há estátua, que está apontando para a estação da ferrovia em Sorocaba, hoje desativada, mas conservada, indicando o trabalho a um operário ao seu lado, que segura uma picareta. Sua ascensão meteórica na sociedade de Sorocaba e sua ousadia deram o toque ao mito⁸⁰.

⁷⁶ Paulo Celso da SILVA, *De novelo de linha à Manchester Paulista: fábrika têxtil no começo do século XX em Sorocaba*.

⁷⁷ Alice P. CANABRAVA, *op. cit.*

⁷⁸ Geraldo BONADIO, *Sorocaba: a cidade industrial (espaço urbano e vida social sob impacto da atividade fabril)*.

⁷⁹ Paulo Celso da SILVA, *op. cit.*

⁸⁰ Maylasky é um mito não só pela sua pretensa “paternidade” em relação à ferrovia e de seu concurso para vários empreendimentos feitos na cidade, mas, também porque se tornou polêmico. Foi sócio fundador e presidente do Gabinete de Leitura Sorocabano entre 1867 e 71, fundador e diretor da Sociedade para o Progresso Sorocabano em 1868, provedor da Santa Casa de Misericórdia entre 1874-75 e sócio de Júlio Ribeiro no jornal *Gazeta Commercial*, publicado entre 1875-77, cf. Cássia BADDINI, *op.cit.*, p. 178. Ainda em 1877, ele propôs sua candidatura à Assembléia Provincial pelo Partido Liberal, do qual fazia parte, não aceita, entretanto, pela direção do partido, em virtude de pressões de correligionários contrários. Foi considerado por muitos de seus contemporâneos em Sorocaba, S. Paulo e Rio de Janeiro, como homem de idoneidade duvidosa.

Segundo Antônio Francisco Gaspar⁸¹, Maylasky, nascido em Kassa⁸², Hungria, a 21 de agosto de 1838, oficial de artilharia do Exército Imperial Austro-Húngaro, veio para o Brasil em companhia do engenheiro prussiano Herman Von Puttkammer⁸³. Para Bonadio, ele nasceu na pequena cidade de Hidasnémeti, Hungria, próxima à antiga Kassa, hoje Kosice, cidade eslovaca onde foi batizado⁸⁴.

Teria vindo ao Brasil fugindo das conseqüências de um duelo com um superior hierárquico no Exército Austro-Húngaro, ocasião na qual teria sido ferido⁸⁵. Segundo se contava, ainda no navio, “sopraram-lhe (...) a suave palavra: Sorocaba”⁸⁶. Chegou ao porto de Santos no início de 1865, partindo logo em seguida para S. Paulo. Nessa cidade, foi acolhido por padres do Mosteiro de S. Bento, trabalhando como copeiro e aí aprendendo as primeiras regras do português. Ainda segundo Gaspar, Maylasky falava várias línguas, sendo perito em latim⁸⁷.

Entre agosto e setembro, ele ouviu novamente a “suave” palavra Sorocaba... Agora porém, com mais clareza: era a cidade das grandes feiras de muares e importante entreposto comercial. Veio a Sorocaba como ajudante de arreios e de peões, chegou no final de 1865, com a roupa do corpo e perambulou pela cidade, pedindo abrigo no Mosteiro de S. Bento. No ano seguinte, apresentado por frei Baraúna⁸⁸, “consertou o descaroador de Roberto Dias Baptista (...) e ficou sócio dele”⁸⁹. Associou-se também com Manoel da Fonseca, que lidava com fazendas (tecidos), estabelecendo-se em 1867, com grande armazém à Rua do Comércio (hoje Barão do Rio Branco) com máquinas descaroadoras de algodão. Conseguiu confiança nas praças de S. Paulo, Santos e Rio de Janeiro, despachando algodão através de sua firma *Luiz Maylasky & Cia.*

⁸¹ Antônio Francisco Gaspar, homem que trabalhou como eletricitista e instalador de linhas e aparelhos de telégrafos na EFS por décadas a fio até sua aposentadoria, tornou-se historiador autodidata da ferrovia. Empreendeu através de pesquisas em jornais de época e em arquivos, os primeiros trabalhos sobre a ferrovia. Foi, seguramente, um dos que mais pesquisaram sobre a vida do “estrangeiro misterioso”.

⁸² Cf. Paulo Celso da SILVA, *op. cit.*, p. 51.

⁸³ Puttkammer viria a trabalhar mais tarde, para seu ilustre ex-companheiro de viagem na construção e após, no prolongamento da ferrovia.

⁸⁴ Existiu por muito tempo, dúvidas e controvérsias sobre a verdadeira origem de Maylasky.

⁸⁵ Geraldo BONADIO, *op.cit.*

⁸⁶ Antônio Francisco GASPAR, *Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875!.. 10 de julho de 1950!..*, p. 35.

⁸⁷ Até 1840, ano em que a Dieta Húngara adotou o húngaro como língua oficial escrita para seu país, o latim ocupava essa posição, não sendo de estranhar, portanto, a “perícia” de Maylasky com essa língua. Cf. Eric J. HOBBSBAWM, *Era das Revoluções. Europa, 1789 – 1848.*

⁸⁸ Geraldo BONADIO, *op. cit.*

⁸⁹ Aluísio de ALMEIDA, *op. cit.*, p. 238.

Dois anos após chegar à cidade, já estava rico e noivo de uma jovem da alta sociedade, Ana Franco de Andrade. Logo após seu casamento, iniciou plantio de algodão nas terras de seu sogro. Em 1867, comprava, beneficiava e vendia algodão para centros industriais e o exportava. Chegava a fazer adiantamentos sobre a produção e prestava alguma ajuda técnica aos agricultores⁹⁰. Em 1868, montou uma fábrica de tecidos em Sorocaba, com maquinário comprado na cidade de Campos, de uma empresa falida⁹¹.

Dedicou-se também à propaganda e incentivo da cultura do algodão através do *O Araçoiaba*, jornal que dirigia⁹².

Segundo Paulo Celso da Silva, Maylasky tinha conhecimento da falta de algodão no mercado inglês. Poderíamos dizer que o “estrangeiro misterioso”, tendo como aliadas a ousadia e informações preciosas, fez fortuna em uma cidade que, malgrado o importante movimento comercial e do trânsito de pessoas de várias partes do país, ainda não estava bem informada sobre acontecimentos e tendências internacionais. Essas circunstâncias acabaram por constituir campo aberto para alguém que possuía conhecimentos técnicos – Maylasky seria engenheiro militar em seu país e ao que parece, aprendia rápido o que lhe interessava – e comerciais, algumas informações e muita audácia.

Durante a década de 1860, o surto ferroviário no Brasil já estava iniciado. O café exigia e podia financiar os custos de um meio de transporte moderno, eficiente e também imponente. A São Paulo Railway já existia; na cidade de Itu se cogitava a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade a Jundiaí, final da linha da SPR. Os levantamentos para a construção de linhas que ligassem Itu a Jundiaí e Itu a Sorocaba estavam aprovados pelo governo da Província⁹³. Os fazendeiros e capitalistas de Itu reuniram-se para discutir a criação da ferrovia e convidaram representantes do comércio e da lavoura de Sorocaba para aderirem ao seu projeto.

⁹⁰ Paulo Celso da SILVA, *op. cit.*

⁹¹ O prédio da fábrica localizava-se ao final da Rua do Hospital (hoje Álvaro Soares); serviu depois de oficina da Cia. Sorocabana, sendo demolido em 1901.

⁹² Geraldo BONADIO, *op. cit.*

⁹³ Geraldo BONADIO, *op. cit.*

Tratava-se de uma enorme oportunidade para o audacioso Maylasky⁹⁴.

Conseguiu reunir, em 1869, acionistas e 300 contos de réis para participar da reunião em Itu, com a idéia de ligar as duas cidades por meio de um ramal ferroviário. Os capitalistas e agricultores sorocabanos pretendiam e era natural, que fosse construído um ramal de Itu que se estendesse até Sorocaba.

À reunião de instalação da Cia. Ituana de Estrada de Ferro, em 20 de janeiro de 1870⁹⁵, esteve presente uma comissão sorocabana composta por Olivério Pilar, Ubaldino do Amaral e Maylasky. Estava presente ao evento, o presidente da província, Antônio Cândido da Rocha. Era o primeiro passo para a ligação entre Itu e Jundiaí, porém os sorocabanos queriam mais...

A delegação de Sorocaba foi recebida friamente. Bonadio considera a hipótese que desavenças regionais tenham contribuído para a negativa dos ituanos em entrar em acordo para a construção da linha até Sorocaba. Havendo negativas aos intentos que defendia, Maylasky, “sem receio” declarou: “Vamos então construir uma estrada de ferro de Sorocaba a São Paulo!”⁹⁶. A comissão deixou a reunião e voltou à cavalgada, noite afora, para Sorocaba⁹⁷.

Em Sorocaba, Maylasky tratou de reunir “capitalistas, fazendeiros, sitiantes da cidade, do município e das redondezas vizinhas”. Nessa reunião, a primeira, ocorrida na residência dele próprio, em 2 de fevereiro de 1870, expuseram-se os planos e suas justificativas, “foram subscritas 2.470 ações de 200\$000 cada uma”⁹⁸. Na segunda reunião, realizada em Sorocaba, foi fundada a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro. No início de março eram 2.470 ações, em 27 do mesmo mês, 4.144. Os estatutos da Sorocabana foram aprovados pelo Governo Imperial através do Decreto n.º 4.729 de 24 de janeiro de 1871.

⁹⁴ Embora, ao que parece, a criação de uma estrada de ferro não fosse estranha a ele e a seus companheiros, como segue numa passagem *folclórica*: durante “um desses festivos e atraentes domingos”, quando alguns “capitalistas sorocabanos” conversavam sobre a possibilidade de se construir uma ferrovia que ligasse a cidade à capital, Maylasky “com sua calma habitual, meteu os dedos no bolso do colete, dele tirou uma moeda de 40 réis que no momento veio-lhe à mão e exclamou entre amigos: ‘Aqui está o meu capital subscrito!.. Para a formação da Companhia Sorocabana, é este dinheiro que subscrevo com satisfação, além das propriedades que possuo’ ” ,cf. Paulo Celso da SILVA, *op. cit.*, p. 54.

⁹⁵ Aluísio de ALMEIDA, *op. cit.*

⁹⁶ Antonio Francisco GASPAR, *Vultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana. Esboço biográfico*, p. 10.

⁹⁷ IDEM, *Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875!.. 10 de julho de 1950!..*, p. 22.

⁹⁸ IDEM, *Vultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana. Esboço biográfico*.

O Governo Provincial, segundo as leis provinciais n.º 34 de 24/03/1870 e n.º 33 de 29/03/1871, concedeu-lhe privilégio exclusivo pelo espaço de 90 anos, para construção, custeio e gozo de uma via férrea, que da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema se dirigisse a São Paulo, passando pelas cidades de Sorocaba e São Roque, com garantia de juros de 7% sobre o capital de 4.000:000\$000 de réis⁹⁹.

Diferentemente das outras grandes estradas de ferro da Província de S. Paulo, a Estrada de Ferro Sorocabana não nasceu motivada pela necessidade e possibilidade imediata de transporte de café; sua motivação econômica imediata foi o algodão. Flávio Saes¹⁰⁰, Paulo Celso da Silva, além dos tradicionais historiadores de Sorocaba, apontam para o mesmo fato. Nos 20 anos posteriores à sua fundação, com a crise de mercado do algodão brasileiro no exterior e com a expansão da ferrovia rumo ao interior de S. Paulo, em busca de territórios férteis e “ricos” em café, este ganhou importância nas pautas de transporte da empresa. Devemos notar entretanto, como indica Flávio Saes que o café não chegou a ser o produto preponderante nos registros da Cia. Sorocabana.

Com a presença de Antônio Joaquim da Rosa e outros homens eminentes de S. Roque, conseguiu-se que a cidade fosse beneficiada com a passagem da linha férrea, já que ele adquiriu 41 contos de réis em 206 ações da empresa. Supomos que atender a essa cidade também fosse interessante economicamente.

Em junho de 1872 foi marcado o local da estação, próximo de onde é hoje o prédio da fábrica Nossa Senhora da Ponte, e iniciados os trabalhos do leito da estrada. Os trabalhos prosseguiram até o ano de 1875, sendo superadas inúmeras dificuldades. O próprio engenheiro chefe das obras, Novelleto Spetzler¹⁰¹, faleceu em maio de 1874, vitimado por febre contraída em meio aos trabalhos da linha entre S. Paulo e Sorocaba. Assim como o engenheiro chefe, muitos operários foram vítimas mortais da febre durante as obras.

Durante o andamento das obras de construção da estrada até Sorocaba, foram feitas denúncias sobre contratos danosos à empresa, aos pequenos proprietários e comerciantes das regiões de Sorocaba e S. Roque e aos trabalhadores. Por exemplo, havia um contrato firmado pelo empreiteiro J. B. Berla, representado por seu engenheiro Bonini, com um

⁹⁹ IDEM, *Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875!.. 10 de julho de 1950!..*, p. 10. Lê-se a cifra: quatro mil contos de réis.

¹⁰⁰ Flávio A. M. SAES, *As ferrovias de São Paulo: 1870 – 1940*.

¹⁰¹ Spetzler, alemão nascido em Hamburgo, formado em Budapeste, veio para o Brasil em 1866. Cf. Antonio Francisco GASPAR, *Vultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana. Esboço biográfico*.

fornecedor de mantimentos e gêneros, conhecido como Coelho. Nesse contrato, os subempreiteiros ficaram obrigados a fazer com que seus trabalhadores comprassem gêneros para o seu sustento somente com o Senhor Coelho, constituindo-se em um monopólio, já que, caso o operário não o fizesse, seria multado em 15% de seus rendimentos¹⁰². Houve polêmica pela imprensa: a diretoria da empresa declarou que nada tinha com esse contrato, pois a “Companhia Sorocabana é uma empresa puramente mercantil e deveria somente cuidar de seus interesses diretos e não dos de outrem e menos dos trabalhadores”¹⁰³. Articulistas e acionistas protestaram veementemente na imprensa:

“(…) Não! Mil vezes não; aqui não se trata de interesses de terceiros, mas de interesses vitais da companhia, seu crédito futuro; o êxito de transações próximas; são pois interesses primários.”¹⁰⁴.

A denúncia da existência da prática de monopólio dentro de uma grande empresa de transportes que se construía, levou a burguesia local a uma forte reação contrária. Afinal, ela que se considerava moderna e avançada, como poderia tolerar uma prática mercantilista, tão contrária aos modernos desígnios da livre iniciativa? E mais: se esse tipo de atitude não fosse repreendida e corrigida, o que os outros homens de negócios que poderiam ser-lhe interessantes pensariam ou fariam? Ou melhor, quantos contratos deixariam de assinar?.. Talvez alguns jornalistas – que também eram militantes políticos – realmente tivessem algumas preocupações com a sorte dos trabalhadores, mas o mais provável era que tal situação, contrariasse seus princípios e os colocassem em oposição a Maylasky.

Após várias semanas de acaloradas discussões na imprensa, o engenheiro Firmo de Mello, um dos implicados nas denúncias, foi exonerado. Parece que os ânimos se acalmaram, mas permaneceu a desconfiança sobre Maylasky, mantida especialmente pelo jornal *O Ypanema*.

A inauguração da Companhia Sorocabana até Sorocaba se deu em 10 de julho de 1875, levando mais um ano seu prolongamento até a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema. Foram organizadas grandes festas na cidade que duraram quatro dias, terminando em 13 de julho com “majestoso baile”. Houve óperas no Teatro S. Raphael, apresentadas pela Cia. Lyrica Italiana.

¹⁰² Denúncia feita no jornal *O Ypanema* de 28/06/1872.

¹⁰³ *O Ypanema* de 3/07/1872.

¹⁰⁴ *Idem, ibid.*

Na ocasião da inauguração da ferrovia e de suas solenidades, Maylasky pronunciou um discurso para os espectadores e autoridades, no qual encontramos afirmações exaltando com um novo tom a cidade, em consonância com as transformações capitalistas mais profundas que se operavam na província e em algumas partes do país. Nele já estava a intenção de expandir a ferrovia para Tatuí, Tietê, Itapetininga e Botucatu e, mesmo estendê-la até o Paraná. E também continha um alto grau de egocentrismo, próprio do lendário “*self-made-man*” do século XIX¹⁰⁵. O Brasil experimentou a ação deles – em muito menor grau que os EUA – como no caso da cinematográfica vida de Irineu Evangelista de Souza, passando por Francesco Matarazzo, entre outros.

Em seu discurso exaltou a nobreza do trabalho, que traz aos homens o “sagrado” progresso: “o homem é o sacerdote do trabalho, ajoelhado diante do altar do progresso”¹⁰⁶. O trabalho era mesmo um “dever”, especialmente para o paulista, “que não tem o direito de ficar parado”. O que revela elementos de um certo imaginário capitalista paulista que estava em vias de surgir: S. Paulo, a terra do trabalho, do progresso, da prosperidade. Exaltava o povo da cidade que lhe proporcionou a fortuna e terminou triunfante:

Cumpri minhas promessas, aí está a vossa estrada!
 Vivam os acionistas da Companhia!
 Vivam todos os operários da linha da Sorocabana!
 Viva o povo sorocabano!¹⁰⁷

Na *Gazeta do Comércio*, Júlio Ribeiro o intitulou “campeão do progresso”.

Mas, nem tudo foram glórias...

Entre setembro e outubro, a empresa passou por sérios problemas financeiros; o custo da construção da linha de S. Paulo à Fábrica de Ferro S.J. do Ypanema foi orçado em 5.366:653\$249, enquanto o custo de sua construção até Sorocaba foi de 8.654:566\$226, sendo o capital realizado de 4 mil contos de réis. Já no primeiro número de outubro do *Ypanema*, pediu-se que Maylasky deixasse a direção da Cia. Sorocabana. Havia problemas com o *Deustch Brazilianisch Bank* sobre empréstimos obscuros de Maylasky em nome da empresa e o suicídio de um de seus diretores, o Sr. Rick que, em uma carta noticiada no Rio de Janeiro, envolvia-o nos motivos de seu suicídio junto com o empréstimo. O problema foi sério; o Imperador, personagem máximo e obviamente indispensável ao “glorioso”

¹⁰⁵ Eric J. HOBBSAWM, *Era do Capital. 1848 – 1875*.

¹⁰⁶ Antonio Francisco GASPAR, *Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875!.. 10 de julho de 1950!..*, p. 8.

¹⁰⁷ Idem, *ibid.*, p. 10.

acontecimento, evitou vir diretamente à cidade para a inauguração da ferrovia, para não se hospedar – como fazia parte do convite oficial da empresa – na casa de Maylasky. Ao que parece, D. Pedro II não queria envolver-se com a polêmica em torno do nome do “estrangeiro misterioso”.

Havia dívidas ainda com os subempreiteiros das obras, aos quais Maylasky ofereceu letras emitidas por ele, pelo prazo de seis meses. E, como se não bastasse, o algodão herbáceo, produto de exportação, para cujo transporte em grande quantidade a ferrovia fora criada primordialmente em 1875, entrou em decadência, como artigo relevante constante nas pautas de exportação¹⁰⁸, conseqüentemente, transportado em pequena quantidade.

Maylasky permaneceu na direção da empresa, mesmo sendo contestado pela imprensa e por parte dos acionistas. Muitos consideravam que a missão dele e de seus “companheiros” era a de levar a cabo a construção do tronco principal da estrada de ferro; uma vez isto feito, deveriam deixar a direção da empresa. Não foi, contudo, o que ocorreu.

Já em 1876, se falava em encampação da Ituana e da Sorocabana pelo Governo da Província. Em 1880 a questão foi novamente levantada, havendo até projeto para que ocorresse. Houve severas contestações na imprensa de S. Paulo e de Sorocaba e o então deputado provincial Antônio Ferreira Braga, denunciou o projeto, discursando para a Assembléia Provincial. Segundo o deputado, o projeto só beneficiaria a atual diretoria e parte dos acionistas, visto que estes receberiam em papéis confiáveis “com base segura para operação de crédito e com procura e aceitação na praça”, enquanto a Província assumiria uma ferrovia “sem presente e sem futuro próspero provável”¹⁰⁹.

Nosso “estrangeiro”, nacionalizado após o casamento com Ana Franco, permaneceu presidente da empresa até o final de 1880, quando foi obrigado a deixá-la e à cidade¹¹⁰. A queda da produção de algodão, a perda de mercados motivada pela recuperação da potente produção norte-americana e, pela concorrência do Egito e da Índia, causou problemas à empresa e aos produtores sorocabanos e brasileiros como um todo. Os abalos na produção

¹⁰⁸ O fim da Guerra Civil Americana, o restabelecimento de sua produção e exportação em larga escala, deslocaram o Brasil e, no caso, S. Paulo, da concorrência internacional para o fornecimento à Inglaterra e França. A produção brasileira já estava abalada pelos sucessos da produção indiana, egípcia e turca, para os mercados do continente. Segundo Alice Canabrava, *op. cit.*, nossa baixa qualidade no preparo do produto para exportação – descaroçamento e enfardamento, entre outros – representaram uma desvantagem decisiva na competição pelos mercados internacionais.

¹⁰⁹ *O Ypanema* de 02/04/1880.

¹¹⁰ Em novembro reuniram-se em assembléia no Rio de Janeiro, 35 acionistas representando 11.512 ações e procederam eleições à diretoria da Companhia Sorocabana, cf. o *Diário de Sorocaba* de 4/12/1880.

eram constantes, fazendo com que ela esmorecesse mesmo diante de certa procura. Silva¹¹¹ chega a citar que a firma de Maylasky perdeu encomendas no Rio de Janeiro por insuficiência na quantidade do produto a ser expedido. Esses problemas somados ao endividamento suspeito da empresa¹¹², entre outros problemas, determinaram o afastamento do outrora ilustre “estrangeiro” da empresa e sua partida da cidade¹¹³. A presidência da Companhia foi assumida por Francisco de Paula Mayrink.

Houve momentos difíceis na Sorocabana, que foram resolvidos. A estrada voltou a estender seus trilhos em direção ao interior da província e depois, Estado de São Paulo, buscando atingir as regiões das cidades citadas no discurso inaugural da ferrovia. Logo, como apontou Flávio Saes a Sorocabana também pôde ser considerada uma estrada do café – a partir da década de 1890 – muito embora o algodão continuasse a ser um item importante na sua pauta de transportes, mesmo com a crise de sua exportação. Na década de 1890, fábricas têxteis estabelecidas e outras que começavam no Rio de Janeiro, S. Paulo, Sorocaba etc., consumiam cada vez mais algodão nacional.

Geraldo Bonadio considera que a administração do Conselheiro Mayrink trouxe ainda mais problemas. Ele estendeu os trilhos da ferrovia por terras ainda escassamente habitadas e pouco produtivas, algumas das quais ainda inabitadas, o que causou deficiência na receita dos transportes diante do investimento, mesmo com a receita tendo crescido cerca de 11 vezes em relação ao último ano de Maylasky na direção da empresa.

Para agravar a situação, a concorrência entre a Sorocabana e a Ituana por novas áreas era grande¹¹⁴. A Sorocabana pôde realizar o prolongamento entre Tatuí e Botucatu em

¹¹¹ Paulo Celso da SILVA, *op. cit.*

¹¹² “Era em 1880 quando a atual Diretoria tomou conta de sua direção, paupérrima e desacreditada, coberta de dívidas, das quais uma delas, a de ouro, contraída para regularizar contas pouco ou nada claras entre o presidente de então Luiz Matheus Maylasky e o extinto Banco Alemão”[o Deustch Brazilianich Bank]. Relatório apresentado à Assembléia dos Acionistas da Cia. União Sorocabana e Ituana na sua reunião ordinária em 18 de março de 1893 pela sua diretoria Francisco de Paula Mayrink e Visconde do Socorro – Cia. Impressora. R. de Janeiro, 1893, p. 10. Apud Paulo Celso da SILVA, *op. cit.*, p. 55.

¹¹³ Maylasky foi para Mogi-Mirim, lá se estabelecendo. Após uma viagem para a Europa, fundou com capitais franceses a Estrada de Ferro de Sapucahy. Em maio de 1891, foi agraciado com o título de Visconde de Sapucahy pelo rei D. Carlos, de Portugal, “em recompensa aos relevantes serviços prestados ao Brasil (sic)”. Numa viagem à França, veio a falecer em Nice, em 15 de fevereiro de 1906. Cf. Antonio Francisco GASPARG, *op. cit.*

¹¹⁴ Houve até contestação do privilégio de zona concedida à Sorocabana sobre a região de Botucatu por parte da Ituana na Assembléia Provincial. A defesa da Sorocabana coube ao deputado A. Ferreira Braga. Cf. *Diário de Sorocaba* de 13/04/1886.

1899¹¹⁵. Já a Ituana concluiu abertura da linha de Porto Martins em 1888 e este foi seu último empreendimento. Ambas disputavam as regiões de S. Miguel do Paraíso, Lençóis e Agudos, tidas como ótimas regiões produtoras agrícolas. “A fusão das duas foi a solução melhor que encontraram para os seus interesses, em 1892”¹¹⁶. A partir da fusão, realizada no final da administração de Mayrink¹¹⁷ a empresa passou a chamar-se União Sorocabana e Ituana – USI. Após a fusão, a USI atingiu um pico transportado em 1901, para em seguida declinar até 1905, recuperando-se somente após 1906 com a política de valorização do café. Porém o transporte de café na Sorocabana só recuperou seus níveis de 1905-6 na década de 1920.

Nos anos de 1905 e 1906, a Sorocabana estendeu ainda mais suas linhas: em 1905, vinte e sete quilômetros entre Agudos e Bauru e, no ano seguinte, setenta quilômetros além de Itapetininga. Durante os anos 1900, 1910 e 1920, a ferrovia foi se expandindo, às vezes com períodos de estagnação, outros com avanços notáveis. A ferrovia estendia suas linhas, mesmo durante as crises.

Os primeiros anos do século XX foram particularmente difíceis para a USI; o endividamento da empresa estava muito alto, segundo Paulo Celso da Silva, os juros eram maiores que suas rendas. Para Bonadio, a administração distante do maior centro de operações da ferrovia – Sorocaba – trouxe problemas¹¹⁸. E ainda, segundo esse mesmo autor, outros administradores que sucederam Mayrink careceram de honestidade...

Essa conjunção de problemas determinou a encampação da empresa pelo Governo Federal em 1904 e na seqüência, pelo Governo do Estado de S. Paulo, em 1905. A situação estava tão grave que a USI teve que fazer empréstimos de locomotivas da Mogiana, empréstimos de serviços nas oficinas da Central do Brasil, da Mogiana e da Paulista para locomotivas, carros e vagões. Houve cessão de frete à Paulista na zona do município de S. Manuel (café), por impossibilidade de atendê-lo¹¹⁹.

¹¹⁵ No prolongamento de Botucatu a Avaré, onde trabalhou Puttkammer, houve problemas com índios que por vezes, atacavam as obras. Necessitou-se que o governo enviasse uma escolta de 20 soldados bem municados para “afugentar os índios”. Os soldados iam a frente, atirando a esmo, para afugentar os índios. Cf. Antonio Francisco GASPAR, *Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875!.. 10 de julho de 1950!...*

¹¹⁶ Flávio SAES, *op. cit.*, p. 94.

¹¹⁷ Geraldo BONADIO, *op. cit.*

¹¹⁸ Durante a gestão de Mayrink, a sede da empresa foi transferida de Sorocaba para o Rio de Janeiro, cf. Geraldo BONADIO, *op. cit.*

¹¹⁹ Relatório Apresentado pelo Superintendente aos Síndicos da Liquidação Forçada para o ano de 1904. S. Paulo: Tipografia Rosenhain e Meyer, 1905.

Em 1906, a ferrovia foi arrendada à *Southern Railway Company*, consórcio formado pelos capitalistas P. Farquahr, americano e o banqueiro francês H. Legru, sendo então chamada Sorocabana Railway Company. Em 1911, a empresa possuía 3.061 empregados¹²⁰ e em 1918, penúltimo ano do arrendamento, 4.767 empregados. A extensão das linhas também cresceu. Contudo, ao final da década de 1910, a situação da empresa voltou a deteriorar-se.

Reclamações do público eram feitas constantemente na imprensa e chegaram à Câmara dos Deputados Estaduais. Em 1914, discursando no plenário da Câmara, o deputado estadual João Martins, apoiado por Campos Vergueiro, declarou possuir notas, ainda que incompletas, mas com informações suficientes para que ele demonstrasse, “com dados oficiais, a incorreção dos diretores dessa companhia e a lesão enorme, a lesão injustificável” que estaria sofrendo o Governo do Estado de S. Paulo “com a continuação do contrato celebrado com essa empresa”, a Sorocabana Railway Co.¹²¹.

A greve, ocorrida em meados desse ano, foi objeto de discurso na Câmara por esse mesmo deputado.

Em 1919, a ferrovia foi encampada pelo Estado de São Paulo, mediante indenização de rescisão de contrato de arrendamento, pelo então Governador Altino Arantes Marques. A conservação das máquinas e prédios era precária, havia atrasos constantes de trens, o que complicava a operacionalidade. O Projeto n.º 82, que aprovava o ato do Executivo Estadual fora defendido pelo então deputado Júlio Prestes, que declarou:

“Era preciso amparar nossas riquezas, socorrer os industriais, o comércio e a agricultura e salvar mais de dois quintos do território paulista, entregues a exploração do consórcio arrendatário, que, malbaratando os grandes interesses do Estado, jamais cuidou dos interesses da zona servida pela estrada que era objeto de seu contrato”¹²².

As comissões reunidas da Fazenda e Justiça na Câmara dos Deputados examinaram e submeteram à Câmara o projeto de rescisão amigável do contrato de arrendamento da

¹²⁰ Relatório da Sorocabana Railway Company Apresentado à Diretoria, para o ano de 1911. São Paulo: Casa Vanordem, 1912.

¹²¹ Discurso do deputado João Martins, na Sessão Ordinária de 6 de novembro de 1914. *Câmara dos Deputados do Estado de S. Paulo. Annaes. Sessão Extraordinária e Ordinária de 1914 (2.º ano da 9.ª Legislatura)*. Organizados pelos tachygraphos Horacio Belfort Sabino e Numa de Oliveira. São Paulo: Typographia Vanordem, 1915, p. 464.

¹²² Discurso do deputado Júlio Prestes, na Sessão Ordinária de 28 de novembro de 1919. *Câmara dos Deputados do Estado de S. Paulo. Annaes. Sessão Extraordinária e Ordinária de 1919 (3.º ano da 10.ª Legislatura)*. São Paulo: Typographia Vanordem, 1920, p. 545.

Sorocabana. O consórcio de Farquahr-Legru recebeu 48.694:982\$283 em títulos públicos corrigidos a juros de 6% ao ano, mais 4.168:383\$671 em dinheiro pela compra do material existente no almoxarifado¹²³.

O Estado passou a administrá-la diretamente, denominada a partir de então, Estrada de Ferro Sorocabana.

Durante o governo de Carlos de Campos (1922-26) e sob a diretoria de Arlindo Luz, foram reformadas as oficinas sediadas na cidade de Mairinque e construídas novas em Sorocaba, que ganharam muita importância. A partir da construção das oficinas de Sorocaba e da reforma administrativa de 1926, começou-se a implantar mais seriamente os princípios da gerência científica do trabalho, o “taylorismo”¹²⁴.

Um dos motivos da construção dessas oficinas em Sorocaba, segundo Maria de Fátima S. Moreira e Márcio Augusto S. Dias¹²⁵, era diminuir a importância das oficinas de Mairinque, onde trabalhavam artífices e operários especializados, possuidores de técnicas consideradas ultrapassadas (dominavam, segundo os autores acima citados, saberes que lhes davam autonomia no ritmo de trabalho e planejamento do mesmo), contestadores e combativos. Buscava-se introduzir novas formas de relações do trabalho e era necessário anular entraves como a autonomia dos artífices.

A partir de 1930, iniciou-se na EFS, o Processo de Seleção e Ensino Profissional, com escola de aprendizes anexa às oficinas de Sorocaba, idealizado pelo engenheiro Roberto Mange, como mais um instrumento da introdução e implementação da gerência científica do trabalho. O objetivo era formar a nova mão-de-obra dentro dos rigorosos preceitos tayloristas e selecionar os que se enquadrassem melhor ao novo modo de trabalhar. Em 1935, foi realizada uma reforma administrativa, visando a orientação racional do trabalho, incrementando as novas relações do trabalho no âmbito da empresa e, muitas vezes, até mesmo fora dela, nas horas de folga e lazer¹²⁶.

Sob a direção do Estado o avanço da estrada continuou e, o último grande empreendimento da ferrovia e provavelmente um dos mais importantes, foi a construção da linha de Mairinque a Santos. O projeto de construção de uma linha da Sorocabana que

¹²³ Idem.

¹²⁴ Maria de Fátima S. MOREIRA, *A organização do processo de trabalho: sua dimensão política na Estrada de Ferro Sorocabana (1920 – 1940)*.

¹²⁵ Márcio Augusto S. DIAS, *Nos trilhos do silêncio: por dentro das estradas de ferro paulistas (1920 – 1940)*.

¹²⁶ Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*

atingisse o porto de Santos, através do litoral Sul, já existia desde 1890. Mas, somente a partir de 1927 as obras foram realmente iniciadas, com a compra da Estrada de Ferro Southern Railway, que passou a ser a linha Santos – Juquiá, durante a gestão de Gaspar Ricardo Jr, diretor que se celebrizou na empresa¹²⁷. Trataremos com mais atenção o período da gestão de Gaspar Ricardo Jr. na empresa no capítulo referente aos anos 1930.

O trabalho de ligação se deu por duas frentes, de Mairinque a Juquiá e de Juquiá para Mairinque. Trabalho duro, por conta de chuvas, malária e da abertura de picadas pela Mata Atlântica. As obras foram realizadas por empreiteiros que envolveram mais de 20 mil operários, contando com médicos, enfermeiros, farmacêuticos etc. Os trabalhos foram finalmente concluídos em 1937 e em 1938, Getúlio viajou pela nova linha, inaugurando-a. Nesses anos o diretor da EFS era Mário Salles Souto.

Durante sua gestão encerrada em 1934, Gaspar considerou:

Com o prolongamento da Sorocabana a Santos, mais de 50% das estradas de ferro de S. Paulo teriam livre acesso àquele porto de mar, independente de baldeação na Barra Funda para a bitola larga da “Inglesa”(…).

Ao porto de Santos iriam convergir os vagões da: Mogiana, Noroeste, Paraná-Santa Catarina e outras estradas de ferro de bitola estreita¹²⁸.

Flávio Saes considera que o sucesso da linha ficou abaixo do pretendido.

Economicamente, a Sorocabana, sendo durante os anos 20 e 30 uma empresa pública, não teve seu desempenho abaixo das outras duas grandes ferrovias paulistas que, com ela, formavam as três grandes empresas paulistas e nacionais: a Companhia Paulista e a Mogiana¹²⁹. Nos itens medidos e estudados, como lucratividade, despesa com pessoal, número de empregados por tonelada transportada e por quilômetro etc., a Sorocabana chegou várias vezes a figurar em uma posição melhor que a desfrutada pela Mogiana

¹²⁷ Gaspar Ricardo Jr. foi uma figura famosa. Além de suas qualidades como administrador e dos feitos realizados em prol da empresa, destacou-se pela ambigüidade de sentimentos que despertava. Foi admirado por muitos, por suas qualidades como administrador e empreendedor; ao mesmo tempo em que foi hostilizado pelo conjunto de operários organizados da EFS. Mas, mesmo entre os operários sindicalizados não havia consenso, sendo que alguns também o consideraram um grande empreendedor. Entre esses sindicalizados que o tinham em alta conta, está um notório dirigente regional do SFEFS, Massilon Bueno, que considerou Gaspar como um excelente administrador e empreendedor, que foi capaz de dirigir a construção da linha férrea ligando Mairinque a Santos e com isso, vencendo o poderoso monopólio da “Inglesa” (SPR). Cabe ressaltar que esse ferroviário foi um dos mais ativos militantes sindicais e comunistas da ferrovia e da cidade de Assis, cf. Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*

¹²⁸ Antonio Francisco GASPARGAR, *Pequeno histórico da Mayrink a Santos*.

¹²⁹ A São Paulo Railway – SPR – não foi abordada nos estudos de Flávio Saes. Segundo consta, essa ferrovia, detentora do privilégio de zona para o transporte entre o Santos e Jundiá, passando por S. Paulo, foi a ferrovia mais lucrativa da América do Sul, entre a segunda metade do séc. XIX e a primeira do séc. XX.

durante os períodos estudados e, em alguns casos, até melhor que a da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Flávio Saes chega a conclusão de que não houve empreguismo na empresa, fato que poderia ter ocorrido, tendo em vista que se tratava de administração submetida ao Estado, sujeita à sanha de políticos profissionais, conclusão válida para o período estudado, 1920 - 1940.

Embora também fosse considerada uma ferrovia do café a partir de 1890, a EFS teve uma grande variedade de itens para exportação: animais de corte, grãos, frutas, cimento, madeira, açúcar, algodão, fumo, além, é claro, do café. Entre os itens de importação mais frequentes encontra-se o sal, farinha de trigo, produtos industrializados e materiais para construção. Em relação ao transporte de passageiros, o autor assinala que houve muita oscilação.

A Sorocabana teve papel importante para o desenvolvimento de zonas do interior do Estado, atendidas por ela, a chamada Alta Sorocabana. Isso porque, ao contrário do que ocorria com as outras duas empresas, as regiões atendidas pela EFS, que lhe couberam como privilégio de zona, não eram ricas e nem grandes produtoras de café e já bastante povoadas e razoavelmente desenvolvidas – em nível de S. Paulo – em especial as atendidas pela Paulista. Com a chegada dos trilhos da EFS as atividades econômicas experimentavam crescimento, ainda que não fosse algo exorbitante. A prova disso, segundo Flávio Saes, foi o aumento da importação de material de construção, tecidos e farinha de trigo, bem como o aumento da exportação de produtos agrícolas daquelas regiões.

1.2 Os ferroviários da Sorocabana: composição e atuação pré 30

Para apresentar a narrativa e análise da organização de classe dos ferroviários, precisamos também discutir sua auto-imagem, para com isso, termos alguns subsídios a respeito da formação de sua consciência de classe durante o período de 1930 – 40. Não podemos negligenciar a influência geral do clima político e ideológico reinante entre o início do funcionamento da EFS em 1875, até a década de 1930. Queremos visualizar a constituição e atuação dos ferroviários em todos esses anos, para ter indícios e antecedentes relevantes, com os quais compararemos o desenvolvimento de sua militância.

Estudando os depoimentos coletados em forma de memória oral¹³⁰, apreendemos parte de sua visão de mundo, que se compunha de sua consciência de classe, de seu orgulho profissional e, de modo geral, do orgulho por sua importância econômica e social em âmbito regional.

Os ferroviários quase sempre se viam como agentes diretos do progresso material e cultural das regiões interioranas atingidas pelos trilhos da ferrovia. Consideravam que muitas cidades existentes durante o século XX, não passariam de pobres povoações ou nem mesmo existiriam, senão fosse o contato com a “civilização” proporcionado pela ferrovia¹³¹. Esse progresso se dava, por um lado, com o aumento das relações comerciais locais, representado pela facilidade de escoamento dos produtos locais, incentivando o incremento de sua produção. Ressaltavam que a facilidade do transporte ferroviário possibilitou o oferecimento de novos produtos vindos de outras localidades a preços menores e de serviços que, se não fosse o progresso econômico, a população só encontraria nas cidades maiores. O progresso comercial local também foi incrementado pelo aumento populacional, com a chegada de novos contingentes, como os de trabalhadores da ferrovia etc. O conjunto desses progressos locais gerou o progresso regional, que contribuiu com o progresso geral do Estado de S. Paulo e do Brasil.

Nessas cidades do interior do Estado, muitos ferroviários desempenharam papéis importantes em seu cotidiano, intervindo e participando ativamente de suas vidas comunitárias. As atividades de suas associações recreativas e esportivas movimentaram essas cidades, bem como, em muitos casos, parte do coletivo ferroviário foi responsável direto pela instalação de cursos de alfabetização para adultos; criaram, ou motivaram com sua presença maciça, cursos de formação profissional para jovens e adultos. Primeiro, essas iniciativas eram direcionadas à comunidade local dos ferroviários e, após algum tempo, seus benefícios estendiam-se à comunidade em geral, quando parte do custeio desses serviços sociais era assumido pelas prefeituras municipais. Em muitas cidades, não só as

¹³⁰ Os depoimentos foram recolhidos durante a realização da Semana de História de 1988, promovida pelo curso de história da UNESP, Campus de Assis. Numa das fitas, foi gravado o debate em plenária, que se deu logo após o depoimento de Guarino Fernandes dos Santos, um antigo dirigente sindical dos ferroviários, atuante nas décadas de 1950 e início dos anos 60, até o Golpe Militar. Nesse debate, vários antigos trabalhadores e sindicalistas saídos de seu meio, expuseram em apartes, casos a respeito do cotidiano do trabalho, bem como de sua atuação sindical, revelando fragmentos de sua consciência de classe e de sua visão de mundo.

¹³¹ Cf. depoimento escrito do antigo ferroviário Álvaro B. Gomes, Semana de História Regional, projeto História Oral, UNESP, Assis: 05/04/1988.

atendidas pela Sorocabana, alguns ferroviários despontaram individualmente na política, primeiro representando o coletivo de sua categoria dentro do proletariado, depois em algumas vezes, representando a classe operária no geral e em outras, a comunidade local.

Alguns dos trabalhadores, os que desempenharam funções sindicais, demonstraram sua consciência de classe como se poderia classificar, da forma como faz o leninismo, chegando apenas ao nível da chamada “falsa consciência”, ou seja, apenas a consciência sindical. O nível e a clareza de sua consciência de classe variaram caso a caso, acreditamos, correspondendo ao nível de escolaridade e com a trajetória de vida de cada um. Alguns tiveram participação política como vereadores, deputados estaduais e federais, ao longo dos anos 40, 50 etc. e até mesmo como prefeitos municipais, como em Assis, por duas vezes¹³² e em Sorocaba, com a candidatura – derrotada, mas expressiva e bem votada – de Alonso Gomes, em 1947 e da numerosa bancada de vereadores comunistas eleitos, parte dos quais, ferroviários.

Alguns se tornaram militantes do PCB, dentre os quais saíram alguns quadros da militância local e regional; outros militaram em partidos burgueses, como o Partido Democrático, como o Sr. Enio Marchesini¹³³. Alguns oscilaram politicamente e nutriram admiração por homens como Gaspar Ricardo Jr.¹³⁴, que foi diretor durante muitos anos da EFS, sendo figura proeminente no apoio à política do Partido Republicano Paulista no Estado. E conforme a imprensa da época, juntamente com o desempenho de militância sindical e política, algumas vezes houve apoio a comunistas notórios, que exerceram certa liderança, como Ladislau Camargo.

Outros ainda, tornaram-se getulistas, como o Sr. Vitório Comparim, que nunca se sindicalizou – por achar que “homem direito não vai atrás de bobagem”, “não precisa de sindicato”; também furou a grande greve de 1934, embora tenha participado da greve de 1919¹³⁵ - e Massilon Bueno, que foi secretário da delegacia regional do SFEFS em Assis,

¹³² Cf. depoimento de Álvaro B. Gomes, Assis: 05/04/1988.

¹³³ Cf. depoimento transcrito em folha datilografada, de Enio Marchesini. CEDAP, Assis, s/d.

¹³⁴ Massilon Bueno foi um dos homens que demonstrou forte admiração por Gaspar Ricardo Jr. Isso é interessante, porque, segundo as páginas do *Sindicalista*, órgão do SFEFS, esse diretor era opositor ao sindicato, recusando-se a negociar com a entidade, em diversas ocasiões. Mais interessante ainda, quando sabemos que Massilon era sindicalista, que desempenhou a função de secretário da Delegacia Regional do SFEFS em Assis, nesses anos.

¹³⁵ Trecho do depoimento gravado em fita cassete, de Vitório Comparim. CEDAP, Assis.

durante os anos 30. Esse último se decepcionou com Getúlio, após o golpe de 10 de novembro de 1937¹³⁶.

Isso pode ser visto em expoentes individuais. Se olharmos os ferroviários coletivamente, veremos que a categoria variou em sua atuação política e ao que parece, em seu nível de consciência, conforme o momento, as circunstâncias e, talvez, conforme sua liderança. Veremos os ferroviários desenvolvendo e empolgando entidades organizativas de cunho mutualista e beneficente, desde o final do século XIX e durante todo o período que vai até o recorte temporal por nós estudado. Por outro lado, esses trabalhadores também organizaram greves parciais e quase que gerais, nos anos de 1914 e 1919, bem como participaram da Greve Geral de 1917 em Sorocaba e recusaram-se a “furar greve”, quando do movimento paredista, rebentado em 1907 na Cia. Paulista¹³⁷. Veremos ainda, quando tratarmos propriamente do Sindicato surgido nos anos 30, que os ferroviários também oscilaram de uma consciência aparentemente aguda quanto à cobrança de resultados mais eficazes de sua direção sindical, quando da negociação ao final da greve vitoriosa de 1934, para outra mais passiva e pró-getulista nos anos imediatamente subsequentes. Nosso fito aqui, é de apenas apresentar uma prévia do que trataremos em espaço próprio.

Essa oscilação política e ideológica entre o operariado, também foi constatada em outros trabalhos e dissertações, que os tiveram como objeto e no mesmo recorte temporal.

Não consideramos que os ferroviários tenham formado, em seu conjunto, tanto para o período estudado, quanto para o anterior, que se estende desde a fundação da Sorocabana até o final dos anos 1930, uma “aristocracia operária” na forma tratada por Hobsbawm¹³⁸. Nos artigos em que trata do assunto, o autor chegou a classificar maquinistas e foguistas das estradas de ferro britânicas como “aristocratas do trabalho”.

As principais características definidoras dessa “aristocracia”, seriam altos salários, formação de entidades sindicais por ofícios em separado, acesso ao ofício através de aprendizado, a existência de práticas e habilidades manuais específicas e um certo controle sobre seus salários, saberes e quanto ao acesso de indivíduos ao seu conjunto. Até onde sabemos, os maquinistas e foguistas da Sorocabana, ou eram contratados como tais, ou

¹³⁶ BUENO, Massilon, *Chico Ferroviário, memórias de um anistiado: 1926 – 1982*. Santos: datilografado, 1982.

¹³⁷ Célia R. CALVO, *Trabalhadores e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890 – 1925*.

¹³⁸ Eric J. HOBBSAWM, *Mundos do Trabalho. Novos estudos sobre História Operária*.

aprendiam seu ofício trabalhando, sendo o trabalho na ferrovia uma carreira na qual podiam esperar promoção após anos de dedicação em certos cargos. Os cursos profissionais no âmbito da empresa e, o serviço de seleção profissional foram criados durante os anos 1930. Portanto, para o nosso recorte temporal, é problemático dizer que os ferroviários formaram uma “aristocracia operária”.

Caso esse fenômeno existisse, podia ocorrer entre os telegrafistas que organizaram um centro profissional distinto, considerado pelo Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, como uma entidade que deveria ser sua auxiliar. Ou talvez entre o pessoal que trabalhava diretamente nos trens, como maquinistas, foguistas, guarda-freios etc., sendo que os primeiros possuíam uma entidade de socorros mútuos em separado na primeira metade do século XX. De qualquer forma, em nossas pesquisas e nas fontes, não nos deparamos com definições e considerações quer dos próprios ferroviários, quer de grupos políticos operários ou que pretendessem falar pela classe operária, referindo-se a esses trabalhadores como uma “aristocracia operária”, ou com termos que, de uma forma ou de outra, chegassem a indicar isso.

A questão da auto imagem e da consciência de classe do proletariado está intimamente ligada à outra, a de sua organização classista.

Em janeiro de 1896, fundou-se uma grande sociedade operária dos ferroviários e a maior até então de Sorocaba - a Sociedade Beneficente dos Empregados da Cia. União Sorocabana e Ituana. As reuniões preparativas vinham de algum tempo e, no início do mês de janeiro, realizou-se a reunião definitiva na casa do trabalhador David Augusto¹³⁹, criando a entidade.

Houve grande festa e para ela foram convidadas associações, autoridades, como o Juiz de Direito da Comarca e pessoas de “reconhecida honestidade”. Houve batismo do estandarte da Sociedade, sendo ela apadrinhada por S. Ex.^a Reverendíssima, bispo conde de Sto. Agostinho. A festa foi realizada em salão da Fábrica Sta. Rosália. A Sorocabana cedeu trens “à toda hora” para transportar pessoas da estação até a fábrica. À noite, houve leilão de prendas. Durante o dia aconteceu o desfile da associação e de seus convidados por algumas ruas do centro da cidade. Nos dias seguintes, houve leilões beneficentes em prol dos sócios desvalidos.

¹³⁹ *A Voz do Povo*, 19/01/1896.

Podemos especular que o convite às autoridades e notáveis da cidade e região, fosse para demonstrar que os operários eram respeitadores da ordem estabelecida, desviando os olhares preconceituosos e desconfiados, da sociedade e das autoridades. A presença das autoridades em eventos como esse, representava para o sistema, que se reafirmava constantemente, um reforço de seu poder e de seus princípios de hierarquia social. Tratava-se de uma categoria do operariado que se expandia com a empresa, o que era notório para todas as pessoas esclarecidas e, porque, eram trabalhadores que operavam um setor fundamental da economia, um dos símbolos do progresso.

Outras entidades, todas de cunho mutualista e que procuraram criar, ainda que de forma rudimentar, uma espécie de previdência, apareceram nos anos subsequentes até a promulgação da Lei Eloy Chaves e a regularização da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários da EFS, ao menos no que toca às iniciativas previdenciárias.

Foram elas:

1. A *Sociedade 25 de Julho*, criada em 1908 em Mairinque e transferida de lá para Sorocaba, em virtude da transferência do pessoal das oficinas para essa última cidade, em 1930. Começou com 67 sócios e, ao final dos anos 1920, possuía 1235. Segundo a revista *O Apito*, foi criada em vista das constantes listas de subscrição para auxílio de operários adoecidos etc. Como as listas continuavam, mesmo depois da criação da sociedade, fez-se o pedido para que os sócios “(...) quando forem solicitados para tais listas, informem-se se o necessitado está ou não em condições de pertencer à esta sociedade. Caso se verifique que o companheiro não quis pertencer à *25 de Julho*, os senhores sócios não deverão assinar tais listas, pois assim concorrerão para o engrandecimento desta sociedade, para sua economia, ensinando ainda ao refratário, a compreender a união dos companheiros”¹⁴⁰. Essa sociedade existe ainda nos dias de hoje.
2. *Beneficente Sociedade União Protetora dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana*. Foi fundada por maquinistas e foguistas em 1.º de

¹⁴⁰ Revista *O Apito*, maio de 1932.

janeiro de 1914, em Sorocaba¹⁴¹ e ainda estava em funcionamento no final dos anos 1930.

3. *Sociedade 25 de Dezembro*, também em Sorocaba e atendendo ferroviários de toda a Estrada, fundada no início do século XX.
4. *Centro Ideal Ferroviário*, fundado na cidade de S. Paulo, em 1927. “(...) tem vivido dignamente, espalhando largos, generosos e reais benefícios entre seus associados”¹⁴².

Contudo, esse tipo de organização era considerado fraco, ou mesmo píffio. Um missivista ferroviário na imprensa, denominado “Operário da Sorocabana”, comparando o operariado norte-americano com o brasileiro, ressaltou o respeito recebido por aquele de parte de sua sociedade, enquanto o brasileiro não gozava desse sentimento. O motivo dessa diferença, estava na existência das “fortes organizações que sabem erguer o grito de alarma” quando viam os interesses dos operários americanos prejudicados. O operariado brasileiro não possuía esse tipo de organização, o que se refletia na situação do operariado local de Sorocaba. De S. Paulo vieram ordens para se diminuir as despesas com os trabalhadores e a Companhia descontou de todos eles, cerca de 1\$000 por dia em seus vencimentos. Tais ordens dificultaram a vida material do trabalhador e considerou-se que elas também humilharam-no¹⁴³.

O que podemos perceber, é a demonstração da consciência de classe representada na percepção da oposição de interesses entre empresa e trabalhadores. Mostra o ressentimento quanto à entidade então existente, no caso, aquela criada em 1896, incapaz de defender os interesses da classe e o sentimento de falta de organizações de resistência, de natureza sindical, capazes de fazê-lo. A carta publicada, datada de 1905, permite notar uma influência inicial – embora as fontes não indiquem mais que isso – do sindicalismo de resistência, não podendo ser identificada qualquer tendência libertária.

Mais adiante, ao narrarmos as greves dos ferroviários durante os anos 1910, veremos que surgiu um boletim da “União Ferroviária” em 1914, caracterizando-se nitidamente como uma sociedade de resistência, muito embora não tenhamos encontrado

¹⁴¹ *Estatutos da Beneficente Sociedade União Protetora dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana*. Sorocaba, 1914.

¹⁴² *Revista Nossa Estrada*, Julho de 1939. Comentaremos mais a respeito dessa entidade, quando tratarmos das lutas e relacionamentos do SFEFS.

¹⁴³ *Cruzeiro do Sul* 09/08/1905.

qualquer indício, além do panfleto reproduzido nas páginas do *Cruzeiro do Sul*. Veremos em 1919, a notícia de uma união ferroviária beneficente, criada, antes dessa grande greve e que, talvez tenha desempenhado algum papel em sua organização local. Outras sociedades, como a União Beneficente dos Empregados da EFS, formada por maquinistas e foguistas, a Sociedade 25 de Julho etc., eram entidades de caráter local e puramente beneficentes, não havendo nenhuma dúvida quanto à sua atuação. Percebemos que essa era a prática comum entre os ferroviários da Sorocabana. As greves parciais sempre tiveram o caráter espontâneo e quanto às grandes, não temos maiores informações sobre sua organização e se houve entidades de resistência, tiveram existência efêmera.

Teria sido esse o caso da União Geral dos Ferroviários, UGF, citada por Maria de Fátima S. Moreira¹⁴⁴, conquanto a entidade abrigasse trabalhadores de diferentes empresas ferroviárias. Essa União apareceu em 1917, coordenando a atuação dos ferroviários e sob o impulso da Greve Geral desse mesmo ano. Reapareceu em 1919, na ocasião das grandes greves, das quais teria participado. Sua reivindicação nesse movimento era o aumento salarial de 30% e a conquista das oito horas de jornada diária. Provavelmente, além das reivindicações econômicas imediatas, teve caráter libertário, tendo notícias divulgadas na *A Plebe*¹⁴⁵. No ano seguinte, 1920, os libertários apelavam para sua reorganização.

As tentativas de criação de um sindicato, ao que parece, durante os anos 1920 foram frustradas. Segundo Massilon Bueno¹⁴⁶, os homens que levaram essas tentativas a cabo foram Olavo Lopes Penteado e Ladislau Camargo, ainda nos “tempos do PRP” e somente com o decreto 19.770, durante o Governo Provisório, é que os ferroviários se mobilizaram para a criação de um sindicato propriamente dito. Voltaremos a isso, quando tratarmos da fundação do Sindicato dos Ferroviários do Estado de S. Paulo e do Sindicato da Estrada de Ferro Sorocabana.

As primeiras reivindicações incisivas e manifestações conflituosas de caráter grevista dos ferroviários, do final do século XIX, tiveram caráter espontâneo, notando-se a ausência de uma organização a partir de uma associação ou entidade estabelecida e regular, formalmente criada.

¹⁴⁴ Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*

¹⁴⁵ *A Plebe* era um jornal libertário editado na cidade de São Paulo, durante as primeiras décadas do século XX.

¹⁴⁶ Massilon BUENO, *Chico Ferroviário...*

Mas, para adentrar propriamente na análise da atuação social e política dos ferroviários, é necessário que os conheçamos um pouco melhor, já que as fontes nos permitem uma aproximação panorâmica, no que se refere à sua constituição física dentro da Sorocabana.

Decidimos começar pela formação do operariado, a partir do início da construção da estrada, supondo que muitos trabalhadores que participaram das obras, acabaram contratados pela empresa, para serviços de conservação da linha permanente, serviços nos depósitos de lenha, oficinas etc. Devemos ainda deixar claro que as fontes disponíveis sobre isso nos limitaram bastante; só tivemos em mãos cinco livros de registros de empregados da empresa, sendo que os demais estão retidos com o RH da Malha Ferroviária Federal e inacessíveis aos pesquisadores.

Inicialmente, se tomarmos os dados coletados como uma amostragem, devemos considerar que a maioria dos trabalhadores era de origem nacional. A participação do estrangeiro, embora expressiva, chegou, nos dados referentes ao quinquênio de 1926 – 1930 (o que apresentou a maior quantidade de contratação de estrangeiros, na amostragem que fizemos), a aproximadamente 17,5% do total de trabalhadores contratados¹⁴⁷. Desses estrangeiros, a maioria era de portugueses, seguidos de austríacos e espanhóis, havendo ainda registro de alemães, italianos, turcos (talvez árabes vindos dos territórios do Império Otomano, já que muitos apresentavam nomes latinos, provavelmente adotados, como José Elias etc.), sírios, romenos etc. em menor número. Muitos eram contratados em grupos, o que denota, que deveriam permanecer trabalhando em turma. Quase sempre, o imigrante ocupava a função de *trabalhador*, isto é, trabalhador braçal na conservação da linha permanente e, em alguns casos, nas oficinas. Esses dados referem-se a um período em que boa parte das obras de expansão da ferrovia estavam concluídas, restando, entretanto, uma de suas maiores realizações, o início da construção da linha Mairinque – Santos.

No que se refere à contratação de trabalhadores para as obras de construção da ferrovia propriamente dita, pelo que podemos constatar, era realizada através da admissão de turmas de 20 ou mais homens, às vezes com encarregado definido a partir daquele que tivesse a iniciativa de organizar e apresentar a turma à empresa, como se depreende de anúncio feito para contratação de trabalhadores para a Cia. Paulista:

¹⁴⁷ Cf. *Livros de Registros de Empregados da EFS*, (cinco volumes).

[Quem] “apresentar-se com 20 trabalhadores ou mais, e quiser empregar-se (...) na mesma estrada, tomando a seu cargo o ponto de uma das turmas (...) pode (...) contratar-se, que lhe se dará bom salário.” – Informações na Rua da Penha, em Sorocaba¹⁴⁸.

A mesma forma deu-se com o contrato de trabalhadores para as obras de construção de Cia. Sorocabana, mas raramente com anúncios em jornais. Acreditamos que agentes recrutadores percorriam a zona urbana e rural dos municípios da região, organizando turmas de trabalhadores e que deveria haver apresentações espontâneas de trabalhadores a feitores de turma e encaminhamento dos nomes e de alguma forma de registro nos escritórios da empresa.

Parece-nos também, que nas décadas de 1870 e 1880, a maior parte dos trabalhadores empregados na construção, operação e depois expansão da Sorocabana, era brasileira, talvez das regiões próximas pois não temos informações sobre a vinda e emprego de trabalhadores de outras regiões e de outras províncias. As fontes consultadas não nos trouxeram maiores informações e o aprofundamento do assunto foge aos nossos objetivos.

Nos anos da construção da linha principal e inicial da ferrovia, como destacamos anteriormente, houve problemas com o monopólio de fornecimento de víveres e gêneros de primeira necessidade aos trabalhadores da Sorocabana. O monopólio dificultava a vida do operariado, encarecendo-a. Resolveu-se o problema, demitindo um dos principais responsáveis por tal organização. Não podemos deixar de apontar as duras condições de trabalho enfrentadas pelos trabalhadores, vítimas constantes de doenças contagiosas, durante a execução das obras de construção e de expansão da ferrovia. As notícias sobre acidentes de trabalho são constantes nas fontes: na imprensa, nos relatos dos memorialistas e dos antigos trabalhadores da empresa.

Porém, outros problemas apareceram nas obras de construção de um ramal de Mairinque a Itu, em 1897. Houve uma greve parcial local, motivada pela falta de pagamento, em um período em que a empresa mergulhava novamente em crise, embora não deixasse de se expandir. Foi a primeira notícia de greve, ainda que parcial, encontrada na história da Sorocabana. O superintendente e “outras pessoas gradas”, dirigiram-se ao local para “dissuadir” os operários de seu intento que, segundo consta, era de danificar os trilhos assentados¹⁴⁹.

¹⁴⁸ *O Sorocabano*, 24/04/1870.

¹⁴⁹ *A Voz do Povo*, 28/06/1897.

Outras greves parciais e locais, ocorreram nos meses de setembro e outubro de 1904. Em 5 de setembro, o pessoal da expansão da ferrovia em Agudos, representados por 80 grevistas, cercaram um de seus chefes, o Dr. Bacellar, que teve que pedir socorro à polícia¹⁵⁰. O delegado de polícia, Sr. Alfredo Maia, garantiu o pagamento aos trabalhadores. Em outubro, os operários das oficinas de Mairinque declararam-se em greve pacífica, contra a vacinação obrigatória. Sua comissão entrou em entendimentos com o Sr. Alfredo Maia.

É interessante notarmos, como ocorreu em outras greves no decorrer dos anos 1910, em Sorocaba, que muitas vezes, a polícia representada por seus oficiais e delegados serviu não só como agente que garantia a ordem e a “sagrada” propriedade, mas também em alguns casos, como defensora procurada pelo proletariado em litígio com a burguesia. Talvez isso fosse uma tática, que visasse apontar o empresariado e seus administradores como *desonestos* a prejudicar os *honestos* trabalhadores. Teria ocorrido aí, uma manipulação das categorias do discurso e dos fatos: seriam os desonestos empresários e seus administradores, aqueles que provocavam a desordem social com suas práticas e as vítimas, os trabalhadores, lesados em sua *propriedade*, o trabalho honesto e produtivo. Às autoridades, cumpria restabelecer a justiça para que a *ordem* não fosse perturbada. Esse tipo de prática fica bem clara quando das greves dos anos 1917-19, de diversas categorias, por nós estudadas em outro trabalho¹⁵¹.

Contudo, pode ser que os trabalhadores não tivessem ainda, à essa altura, tal habilidade. Poderiam acreditar que a instituição policial devesse ser imparcial e lhe coubesse aplicar a justiça, especialmente dentro de uma República, que deveria estar voltada aos cidadãos, malgrado as experiências históricas como camada social humilde e destituída do poder institucional, econômico e de classe social, experimentada dentro do mundo das relações de trabalho. Ou ainda, que tenham recorrido à polícia esperando providências patriarcalistas. O certo contudo, é que os operários recorreram tanto às autoridades contra o excesso de exploração de sua força de trabalho praticado pela burguesia, quanto agiram independentemente, como classe, desencadeando a luta de

¹⁵⁰ *Cruzeiro do Sul*, 17/09/1904.

¹⁵¹ Adalberto Coutinho de ARAÚJO NETO, *op. cit.*

resistência na exigência de seus direitos *enquanto classe trabalhadora*, dentro do sistema de relações de trabalho assalariadas.

Durante a década de 1910, ocorreram as duas maiores greves dos ferroviários da Sorocabana até 1934.

Esses anos foram marcados pelo auge da atuação das correntes libertárias em meio ao operariado paulista, não só da capital do estado, mas também em algumas cidades do interior, nas quais a concentração fabril já estava relativamente avançada. Não podemos avaliar a penetração dos ideais libertários e sindicalistas revolucionários entre os ferroviários da Sorocabana; as fontes nos dão indícios imprecisos. Tomando por base a cidade de Sorocaba, na qual havia forte concentração desses trabalhadores, origem da ferrovia e palco da atuação de correntes libertárias nessa década, podemos considerar que a influência dessas idéias sobre eles era pequena. Em pesquisas anteriores¹⁵², constatamos que as categorias mais influenciadas pela onda libertária do início do século XX, foram os têxteis e os pedreiros, seguidos dos trabalhadores em calçados e chapeleiros; pouco se falou dos ferroviários. Houve poucas denúncias de acidentes em serviço nas dependências da Sorocabana – apenas três, sendo duas fatais – no jornal *O Operário*, o que pode ser um indício da existência de algum ou alguns simpatizantes entre os ferroviários.

Pouco se falou em qualquer associação operária ferroviária de resistência. Somente em 1913, já ao final da série arquivada d'*O Operário*, é que está publicada uma carta da União Operária de Sorocaba, dirigida à administração da então Sorocabana Railway, reconhecendo o valor dos engenheiros e sua importância e pedindo para que eles também reconhecessem o valor de seus operários e trabalhadores sob suas ordens e dessem-lhes aumento nas diárias, para combater o encarecimento do custo de vida¹⁵³. Talvez essa preocupação da União Operária e os poucos indícios anteriores, signifiquem a existência de ferroviários em seu quadro social. Contudo, se havia de fato, deveriam ser poucos; durante os quase quatro anos de existência constatada do jornal, somente nessas duas ocasiões citadas, encontramos referências aos trabalhadores da Sorocabana.

¹⁵² Durante alguns meses em 1997, pesquisamos o início do movimento operário em Sorocaba, tomando por base a imprensa. Tivemos como fonte principal, o jornal *O Operário*, de características libertárias e sindicalista revolucionária. Cf. Adalberto Coutinho de ARAÚJO NETO, *op. cit.*

¹⁵³ *O Operário*, 19/01/1913.

Por outro lado, essa carta poderia servir de presságio ao movimento do ano seguinte. A greve de 1914 nem se compara às poucas anteriores de que temos notícias, parciais e restritas aos trabalhadores empregados na expansão para outros municípios e ligação com a linha da Ituana, como nos referimos anteriormente.

Como resultado de uma situação anterior e mesmo com a forte crise que se abateu sobre o Brasil, com o início da I Guerra Mundial, que provocou o fechamento de várias fábricas e empresas e forte onda de desemprego, os operários da Sorocabana Railway entraram em greve, paralisando quase que totalmente os serviços da estrada. Esse movimento eclodiu em um momento de refluxo forçado do movimento operário.

Os ferroviários que há tempos ameaçavam a empresa, inclusive em boletins editados, entraram em greve no final de outubro de 1914. Um boletim distribuído entre os ferroviários¹⁵⁴ pedia os salários de julho, a volta da jornada de dez horas diárias, sendo as demais pagas como extraordinárias e duas folgas por mês remuneradas. Todos deviam se unir, pois “o companheiro que não for leal, será sentenciado pelos outros”. Reivindicava a volta dos direitos até dia 25 do mês, ou entrariam em greve. Assinava a *União dos Ferroviários*, em 9 de outubro de 1914.

Insatisfeitos, no dia 26 de outubro, enviaram uma comissão à redação do *Cruzeiro do Sul*, jornal de Sorocaba, declarando que estavam prejudicados pelas medidas que visavam economia de recursos na Sorocabana Railway¹⁵⁵. O movimento iniciado há poucas horas, tinha seu manifesto feito ao público.

Essa não foi uma greve ocorrida somente nas oficinas de Sorocaba. Como as linhas férreas da Sorocabana se estendiam a vários municípios, havendo sempre numeroso grupo de empregados trabalhando e morando neles, a greve se estendeu pelo Sudoeste paulista, desde a capital do estado.

Na capital, os grevistas impediram a saída dos trens, sendo as autoridades logo notificadas, tomaram medidas repressivas.

Em Botucatu, desde a madrugada, a polícia ocupava a estação, dispersando os grupos grevistas “mais exaltados”. Nessa cidade ainda, os grevistas seguraram a partida de um trem de passageiros. A polícia local teve que receber reforços da capital e os trens

¹⁵⁴ *Cruzeiro do Sul*, 26/10/1914.

¹⁵⁵ *Cruzeiro do Sul*, 27/10/1914.

destinados a S. Paulo foram reunidos numa única composição, sendo conduzida por um maquinista trazido de lá.

Em Piracicaba, os serviços não chegaram a paralisar-se inicialmente, sendo prontamente restabelecidos durante a manhã. Mas à tarde, com a chegada dos emissários da greve, os trabalhadores deixaram o serviço, detendo a partida de trens.

Em Mairinque, nas importantes oficinas da empresa, que mais tarde seriam transferidas a Sorocaba, no final do dia 26 de outubro, não se iniciara a greve.

Em Sorocaba, o delegado de polícia local comunicou que havia por volta de 100 operários em greve e três trens de passageiros parados por falta de maquinistas. O delegado pediu um reforço de 60 policiais para a capital. Na madrugada de 25 de outubro, os grevistas pararam os trens que chegavam à estação, desconectaram as máquinas das composições e guardaram-nas nos depósitos. Os passageiros foram obrigados a desembarcar, reclamando fortemente contra a empresa. Às 11h, houve uma reunião entre os grevistas e as autoridades locais, a chefia da Estrada na cidade, e personalidades da sociedade, como o conhecido Dr. Octávio Moreira Guimarães, no almoxarifado da ferrovia.

Com a chegada de mais reforços policiais, os grevistas reunidos com as autoridades, consentiram a partida de alguns trens. Os grevistas queriam que suas reivindicações e exposição dos fatos chegassem ao Secretário de Agricultura do Estado, autoridade que se responsabilizaria pela indicação de medidas que os atendessem. Telegrafaram ao deputado estadual Campos Vergueiro e pediram para que ele interviesse em seu favor junto ao governo estadual.

Campos Vergueiro, afirmou que já tinha tudo resolvido.

No dia seguinte, 27 de outubro, os grevistas continuaram insistindo na paralisação dos trens. Em um deles, de passageiros, não conseguiram desligar a máquina devido à presença de uma guarnição policial; contudo desviaram, por chave de linha, o trem para o ramal da fábrica N. S. da Ponte. Outro, de carga, foi interceptado no Km 114, levado a Sorocaba, desconectado e a máquina recolhida ao depósito. Entre essas duas façanhas, foram presos seis grevistas. Seus advogados entraram imediatamente com “habeas corpus”.

As autoridades diziam que a Estrada havia aceitado as reivindicações; voltaria a pagar os salários de junho e as horas pendentes. A comissão dos grevistas foi à capital negociar diretamente os interesses dos trabalhadores.

Em 28 de outubro, a greve se encerrava com a vitória dos “reclamantes”. Os operários não conseguiram, contudo, a readmissão de seus companheiros demitidos pelo corte anterior. O *Cruzeiro do Sul* homenageou Campos Vergueiro, o “único” que tomou parte dos acontecimentos como representante dos trabalhadores.

Pelas atitudes dos ferroviários durante a greve, em pedir apoio a um deputado¹⁵⁶ e mandar suas reivindicações para uma autoridade do governo para que esta as intermediasse, vemos que não eram liderados ou dirigidos por libertários, o que nos leva a cogitar sobre a presença de outros tipos de lideranças em seu meio. Provavelmente, não seriam socialistas, pois Campos Vergueiro não pertencia à qualquer agremiação dessa natureza. Poderiam ser sindicalistas “amarelos”, que já predominavam entre os ferroviários e trabalhadores cariocas. Essas tendências “amarelas” usavam com certa habilidade a influência da massa, em negociações com políticos diversos e empresas. Muitas vezes, acabavam por transformar a categoria na qual atuavam, em base eleitoral para determinados políticos, individualmente. Em geral, seu sindicalismo se pautava pela ausência de linhas ideológicas claras ou determinadas, primando mais pela obtenção de resultados palpáveis e imediatos.

De qualquer modo, foi uma greve bem organizada, que abrangeu os trabalhadores da ferrovia em Sorocaba, S. Paulo, Botucatu e Piracicaba. Foi a primeira greve de vulto, que constatamos na história da Sorocabana e, foi bem sucedida.

Os encontraremos novamente junto às demais categorias, que protagonizavam a cena social. Participaram das grandes greves em São Paulo e em outros pontos do Brasil. Em Sorocaba, participaram nos quatro dias da Greve Geral, de 16 a 20 julho de 1917, da mesma forma como nas demais localidades do país, em conjunto e em solidariedade aos outros companheiros de classe, como apontam as páginas do *Cruzeiro do Sul*, que noticiaram os acontecimentos.

¹⁵⁶ Na Câmara dos deputados estaduais, os ferroviários também foram citados e defendidos por outro deputado, João Martins, que declarou-se convencido sobre a “crueldade mesmo com que essa empresa trata seus empregados”, momento em que foi apoiado pelo deputado Campos Vergueiro. Cf. Discurso do deputado João Martins, na Sessão Ordinária de 6 de novembro de 1914. *Câmara dos Deputados do Estado de S. Paulo. Annaes. Sessão Extraordinária e Ordinária de 1914 (2.º anno da 9.ª Legislatura)*. Organizados pelos tachygraphos Horacio Belfort Sabino e Numa de Oliveira. São Paulo: Typographia Vanordem, 1915, p. 464.

Não houve ausência de reivindicações próprias dos ferroviários. A diretoria concedeu aumento salarial, de acordo com os salários praticados pela Mogiana¹⁵⁷, em igualdade de condições. “O pessoal de ambas as companhias recebeu com agrado esta resolução das diretorias”. A diretoria da Sorocabana Railway também resolveu fundar, junto à Associação Beneficente dos Empregados, uma cooperativa de consumo, para fornecer a preço de custo, gêneros de primeira necessidade. Um representante da diretoria veio a Sorocaba para “ouvir pessoalmente os seus subordinados e atendê-los”¹⁵⁸.

Não encontramos indícios de uma movimentação mais intensa dos ferroviários durante o agitado ano de 1918.

Mas, em 1919, os ferroviários da Sorocabana novamente organizaram e executaram uma grande greve.

No dia 8 de maio, os ferroviários das oficinas de Sorocaba aderiram às centenas, a um movimento grevista dos têxteis, embora principiassem a voltar ao trabalho dois dias depois. Sua greve propriamente dita começaria ao terminar a dos têxteis e acabou assumindo caráter interprofissional.

Mal acabava a greve de maio (de 6 a 26 de maio) dos têxteis e demais trabalhadores, iniciava-se na Sorocabana por aumento de salário. Essa foi ainda mais séria que as greves de 1914 e 17. Mês e meio depois de seu término, a empresa foi encampada pelo governo do Estado.

Em 26 de junho¹⁵⁹, inicialmente, os operários das oficinas de Sorocaba se declararam em greve pela conquista dos mesmos direitos concedidos aos seus companheiros de empresa, os das oficinas de Mairinque. O que reivindicavam era, entre outras coisas, a jornada de oito horas diárias e aumento salarial de 30%, readmissão dos trabalhadores demitidos por motivos de greve¹⁶⁰ e a promessa de não haver perseguições futuras.

¹⁵⁷ Os vencimentos dos trabalhadores da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro serviam de parâmetro para as reivindicações dos ferroviários da Sorocabana, já que o grupo de Farquhar tinha boa parte das ações dessa empresa, intervindo em sua administração.

¹⁵⁸ *Cruzeiro do Sul*, 19/07/1917.

¹⁵⁹ *Cruzeiro do Sul*, 27/06/1919.

¹⁶⁰ Devemos notar que, provavelmente, após as greves de 1917, vários trabalhadores foram demitidos, nos meses subseqüentes, como era prática dos empresários da época e de seus administradores.

A empresa aceitou conceder a jornada de oito horas, o que quase dobrava os salários dos maquinistas, foguistas, chefes de trens e outros, que trabalhavam 12, 15 até 16 horas por dia. O aumento salarial, porém, era impossível a não ser que o governo concedesse aumento nas tarifas... A reunião da direção da Sorocabana com o governo, sobre um aumento nas tarifas, acabou inconclusa. Da mesma forma, sua proposta de suspensão do pagamento dos encargos do arrendamento; o governo precisava de pelo menos 20 dias para analisar o assunto¹⁶¹. Quanto às reclamações da Sorocabana Railway sobre a greve, o Secretário de Estado respondeu que esteve em contato pessoal com os grevistas, para fazer com que eles diminuíssem ao máximo suas reivindicações e que *caberia à empresa, de acordo com o contrato de arrendamento, a livre resolução dos problemas salariais de seus empregados*. O Governo estava pronto a intervir pela garantia da vida e da propriedade, não, porém, *em questões trabalhistas*¹⁶².

Os ferroviários se negaram a voltar ao trabalho antes de um acordo. O movimento se espalhou para outras cidades: Itapetininga, Botucatu e Mairinque, onde os grevistas impediram a passagem de trens de carga; os de passageiros foram liberados¹⁶³. O tráfego no interior, além de Sorocaba, interrompeu-se completamente. Só circulavam trens de passageiros entre Sorocaba e S. Paulo. Para Maria de Fátima S. Moreira, os grevistas apelaram para a consciência de classe de seus companheiros da Sorocabana e de outras empresas. Pediram para que os ferroviários de outras companhias não se tornassem substitutos “fura-greves”, os famosos “crumiros” e que também se recusassem a executar trabalhos de manutenção em materiais provenientes da Sorocabana.

Os empresários, comerciantes e agricultores da região protestaram contra qualquer aumento de tarifas que viesse a ser concedido à Sorocabana. Consideravam-se em má condição financeira para poder suportar o aumento de custos e despesas. Os homens de negócios fizeram constantes reclamações na imprensa sobre os prejuízos que tinham, por conta do atraso da chegada de encomendas e do envio de mercadorias. A burguesia regional reuniu-se no teatro Rio Branco, na capital, a 2 de julho, para discutir a situação gerada pela greve e o aumento de tarifas na Sorocabana. O resultado foi publicado na imprensa em forma de carta aberta.

¹⁶¹ *Cruzeiro do Sul*, 03/07/1919.

¹⁶² *Cruzeiro do Sul*, 08/07/1919.

¹⁶³ *Cruzeiro do Sul*, 29/06/1919.

“[trecho da Carta – protesto dos empresários]

1. avisada, com muitos dias de antecedência, de que seus operários fariam a presente greve, deixou de providenciar no sentido de evitá-la;
2. certa de que são justas as pretensões dos operários em greve, deixa-os de atender, pois, ao invés de procurar com eles um entendimento razoável, tem procurado irritar-lhes os ânimos, já os querendo forçar ao serviço, já os demitindo e os esbofeteando, como se fossem indivíduos fora de toda e qualquer pretensão legal.”¹⁶⁴

Seguem demais reclamações contra a empresa, pelas tarifas exorbitantes que atrapalhavam o desenvolvimento da região etc. Os empresários colocaram ainda a questão de a Sorocabana Railway fazer circular trens em linhas sem fiscalização, quase sem serviço de telégrafo e com pessoal estranho ao serviço e sem perícia. A burguesia culpava a empresa pela greve, por seu desejo de lucro sobre o movimento, considerando ainda: “(...) justo o pedido dos operários que de fato o é, segundo a resposta do Governo e das classes produtoras do país (...) e segundo sabe o público, conhecedor do quanto sofrem os operários da referida Estrada, dos quais se exige serviço incompatível com a natureza humana”¹⁶⁵.

A situação do consórcio de Farquhar, que arrendara a empresa, estava ficando ruim: duas grandes greves dos trabalhadores em um espaço de cinco anos, reclamações da burguesia quanto à qualidade e custo de seus serviços e má impressão do público em geral, além da progressiva posição desfavorável do governo paulista em relação aos seus problemas.

Para tentar remediar a situação, já bastante complicada, revelando um certo desespero por parte da diretoria, a empresa colocou a 7 de julho, engenheiros e chefes de departamento como maquinistas e demais pessoas em serviço nos trens. A empresa tentou simultaneamente, negociar com os grevistas e com o governo, o qual, respondeu de forma evasiva.

O Secretário de Estado da Agricultura, em companhia do Senador Campos Vergueiro, veio de automóvel no início de julho, através de Osasco, Barueri, Salto, Cabreuva e Itu a Sorocaba, para ouvir pessoalmente os reclames dos grevistas¹⁶⁶. Os trabalhadores declararam-se de acordo com o boletim expedido pela organização da greve e

¹⁶⁴ *Cruzeiro do Sul*, 04/07/1919.

¹⁶⁵ *Idem, ibd.*

¹⁶⁶ *Idem, ibd.*

reafirmaram o caráter “pacífico” de seu movimento. Mantiveram-se firmes em seus propósitos e receberam moções de apoio à sua greve do operariado de Sorocaba.

Na imprensa local, discutia-se a falta de alimentos na cidade por conta da greve. A Câmara Municipal de Sorocaba também discutiu o assunto¹⁶⁷. Adiante de Mairinque, os grevistas arrancaram os trilhos e cortaram os fios do telégrafo. O delegado Mendonça Filho seguiu para lá, com um contingente reforçado por policiais de Itapetininga.

A empresa buscou negociar separadamente com os grevistas de Mairinque, o que não deu resultados. Só em 9 de julho, véspera do aniversário de fundação da ferrovia, o impasse entre capital e trabalho foi resolvido. A direção da empresa cedeu às reivindicações dos grevistas e comunicou o fato a Luiz P. C. Vergueiro, deputado estadual e a Cândido Motta, outra personalidade envolvida no assunto, a decisão tomada.

O acordo previa a cessão da jornada de oito horas diárias, aumento de 25% para os trabalhadores que ganhavam menos de 6\$000 diários, de 20% para aqueles que ganhavam entre seis e nove mil-réis e 15%, para aqueles que ganhassem acima de 9\$000 diários. Nenhum operário foi despedido por motivo de greve. Os ferroviários, além do sentimento de força – embora disfarçado na carta de agradecimento à intervenção de Luiz P. C. Vergueiro na greve¹⁶⁸ – conquistaram a simpatia geral pela justeza de suas reivindicações e atitude pacífica (em Sorocaba), além da forte oposição difundida na sociedade contra a empresa. Em 17 de agosto de 1919, a Sorocabana voltou às mãos do governo estadual, que pagou a multa contratual. Passou a se denominar Estrada de Ferro Sorocabana. Haveria alguma trama envolvendo o Governo do Estado, os trabalhadores e a burguesia contra a concessionária? Podemos fazer algumas suposições sem maior profundidade, o que constitui uma inquietação para futuras pesquisas...

¹⁶⁷ *Idem, ibd.*

¹⁶⁸ Nessa carta, em tom humilde, uma comissão de operários agradeceu ao deputado Luiz P. C. Vergueiro, “por delegação legal” de todos os ferroviários de Mairinque, os “relevantíssimos serviços prestados à causa dos proletários”. Essa dedicação à “causa dos fracos”, demonstrava a “grandeza d’alma de vossa excelência e [a] pureza de sentimentos do seu coração”. Cf. *Cruzeiro do Sul*, 20/07/1919. Realmente, os ferroviários, além de movimentos bem articulados até a data, sabiam utilizar da influência que seu número, que sua importância econômica para a região, lhes traziam. Conseqüentemente, tinham importância política, além de outros aspectos, para lutar por seus interesses. Suas atitudes na greve de 1914 e em 1919, demonstram isso. É bem provável que houvesse em seu meio, influência ideológica libertária, mas por suas atitudes, não pareciam substanciais. Seu *proto* sindicalismo devia ser liderado por sindicalistas heterodoxos, que visavam mais aos objetivos corporativistas e resultados materiais palpáveis e notáveis, que os objetivos políticos e ideológicos.

Em agosto, há a notícia da organização da União dos Ferroviários da Sorocabana, “fundada há alguns meses nesta cidade [Sorocaba] já conta com 1083 sócios”. “A União tem por fim proteger seus sócios pecuniariamente”¹⁶⁹. A organização e publicidade dessa associação bem poderia ser fruto da mobilização desses três anos, a contar de 1917, em consonância com o que ocorria com proletariado brasileiro em geral, que experimentou um surto organizativo nesses anos. Contudo, não deixaram a prática da organização de sociedades beneficentes; como a já organizada, Beneficente Sociedade União dos Empregados da Sorocabana, fundada por maquinistas e foguistas, em 1.º de janeiro de 1914¹⁷⁰.

Poderia a União dos Ferroviários, que já existia “há alguns meses”, ter organizado, ou participado da organização da greve? Embora as fontes não indiquem isso diretamente, parece-nos que sim, o que revelaria uma proximidade com o sindicalismo de resistência, sendo ele uma face oculta dessa sociedade beneficente. Talvez não fosse conveniente para esses trabalhadores, ter uma entidade de resistência, ou propriamente sindical organizada publicamente.

Quanto à União Geral dos Ferroviários citada por Maria de Fátima S. Moreira¹⁷¹, não encontramos indícios de sua atuação nas fontes que consultamos. Provavelmente, era uma união que abrangia empregados de várias empresas, com uma militância mais voltada aos trabalhadores da capital do Estado. Pelo que a autora aponta, especialmente pela fonte com a qual trabalhou, o jornal *A Plebe*, provavelmente se tratava de uma organização libertária ou influenciada por eles. Por suas indicações, também era uma entidade que congregou, possivelmente apenas durante o período mais acirrado das lutas, trabalhadores de diferentes empresas ferroviárias. Essa organização também teria sido vitimada pela forte repressão policial, judicial e das empresas que se abateu durante e após as grandes greves sobre as lideranças operárias.

Nem tudo foram vitórias. Em Sorocaba, já no ano de 1919, ano de sua grande greve e de maior mobilização e agitação operária, começou o refluxo do movimento, depois de uma nova tentativa de greve geral dos têxteis, fracassada, seguida de repressão às lideranças e aos operários organizados. Ao que parece, as retaliações da burguesia também

¹⁶⁹ *Cruzeiro do Sul*, 17/08/1919.

¹⁷⁰ *Cruzeiro do Sul*, 19/06/1921.

¹⁷¹ Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*

atingiram os ferroviários; a 17 de setembro, noticiou-se uma greve nas oficinas de Sorocaba, motivada pela dispensa “injusta” de dois operários. Houve presença de policiamento e nos dias seguintes, o Inspetor Geral O. Kesselring, ameaçou os grevistas com a demissão, caso não voltassem ao trabalho. Um mediador foi a S. Paulo, negociar com Kesselring, não obtendo sucesso. A empresa não transigiria...

“Em vista da atitude dos operários das Oficinas de Sorocaba, a administração da Estrada resolveu fechá-las até o dia 21 do corrente. Na Segunda-feira próxima, serão as mesmas reabertas, esperando a Administração da Estrada que os operários compareçam ao serviço à hora regulamentar e aqueles que não o fizerem, serão considerados demitidos, por abandono de emprego, podendo vir receber seu salário imediatamente.”

S. Paulo, 17 de setembro de 1919.

O. Kesselring
Inspetor Geral¹⁷²

Após essa atitude incisiva e intransigente da direção, não houve mais notícias desse movimento parcial. Ao que nos parece, os momentos da iniciativa do operariado e de seu sucesso na luta de classes, haviam passado, temporariamente. Essa foi a realidade nos anos iniciais da década de 1920, reforçada com os estados de sítio decretados em 1922 e de 1924 a 1926, por causa dos levantes tenentistas pelo país.

Durante os anos 1920, os ferroviários se movimentaram novamente, mas somente através de petições e não deflagraram greves. Solicitaram a intervenção de políticos, como o deputado estadual Campos Vergueiro. Pediram a esse político que interviesse junto às autoridades e que fizesse um projeto equiparando os ferroviários da Sorocabana aos funcionários públicos, para que também gozassem do direito de possuírem uma Caixa de Aposentadorias e Pensões¹⁷³. O Inspetor Geral de então, Calixto de Paula Souza se propôs a examinar e dar parecer à reivindicação, que acabou não sendo atendida.

Essa questão foi resolvida com a promulgação da Lei Eloy Chaves, que criou as Caixas de Aposentadorias e Pensões para os ferroviários em geral. Gaspar Ricardo Jr., Diretor da EFS, em circular no mês de dezembro de 1927, congratulou-se com todo o pessoal da empresa, pela promulgação da lei. A jóia de formação da Caixa seria retirada dos fundos da Sociedade de Auxílios Mútuos dos Empregados da Estrada de Ferro

¹⁷² *Cruzeiro do Sul*, 20/09/1919.

¹⁷³ *Cruzeiro do Sul*, 04/09/1920.

Sorocabana, que foi dissolvida. O desconto uniforme de 3% dos vencimentos seria abonado por um aumento na mesma porcentagem nos salários. O Diretor elogiou os esforços dos trabalhadores durante o ano transcorrido¹⁷⁴.

Outros problemas e descontentamentos, como os havidos em 1923, com rumores de greve, foram resolvidos com intervenção policial e elaboração de listas de operários “desordeiros” e “agitadores”¹⁷⁵. A empresa havia se tornado uma estatal e assim, era um capital nas mãos de políticos que representavam a classe capitalista no poder. Os métodos repressivos da burguesia industrial paulista também foram aplicados na EFS. O modelo das famigeradas listas negras do Centro da Indústria de Fiação e Tecelagem acabou sendo adotado na ferrovia.

As fontes consultadas não nos trouxeram mais qualquer informação sobre o movimento operário entre os ferroviários da EFS durante os anos da década de 20.

Ao final, não encontramos conexões comprováveis entre os ferroviários e grupos libertários, os principais responsáveis pela organização do operariado e de suas lutas nas décadas de 1910-20. As ligações, caso tenham existido, foram entre alguns operários ou pequenos grupos que não tinham notoriedade. Houve como descrevemos e brevemente analisamos, sincronia entre o aumento dos movimentos grevistas e de luta aberta do proletariado em geral, com o aumento das ações grevistas dos ferroviários durante a década de 1910. A exceção talvez, foi do ano de 1914, para o qual a bibliografia consultada mostra um retraimento do operariado em suas lutas, pela grave crise que se abateu sobre a economia brasileira por ocasião do início da I Guerra Mundial, quando os ferroviários da Sorocabana fizeram sua primeira greve de vulto.

Se não tivemos provas da influência dos ideais libertários entre os ferroviários nesses anos, também não encontramos indícios da atuação dos comunistas entre esses trabalhadores durante os anos 20. Embora, não fosse improvável que algumas células do PCB estivessem sendo organizadas dentro da EFS, a partir do segundo lustro da década de 1920. Sabemos que os comunistas apoiaram um grupo de oposição de esquerda à diretoria

¹⁷⁴ *Cruzeiro do Sul*, 05/12/1927.

¹⁷⁵ *Cruzeiro do Sul*, 12 e 15/04/1923.

do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, mas durante os anos de 1934 e 35.

Poderíamos supor que grupos socialistas reformistas tivessem alguma atuação entre eles desde o final do século XIX, embora só tenhamos encontrado nas fontes, uma única notícia sobre a participação de um representante do jornal *A Conquista do Bem*, Isaltino Costa, com o pseudônimo de Arthur Silva, em uma festa da Sociedade de Beneficência dos Empregados da União Sorocabana e Ituana, ocasião em que “proferiu brilhante discurso sobre a causa pela qual labutamos: O SOCIALISMO” [sic]¹⁷⁶.

Esse jornal, que saiu, ao que tudo indica, uma única vez, deveria ser o órgão oficial do diretório municipal do Partido Democrata-Socialista em Sorocaba¹⁷⁷. Esse partido reformista foi tido pelos autores Foot Hardman e Víctor Leonardi¹⁷⁸, como um dos partidos socialistas do final do século XIX e início do XX, com maior penetração no interior de São Paulo. Tentou se organizar em Sorocaba, com a finalidade de participar das eleições estaduais daquele ano, não sendo bem sucedido.

Esses eram socialistas que pretendiam reformar gradualmente a “humanidade”, a partir da atuação institucional via eleições. Contudo, em seu único número, seu principal redator e responsável pela tentativa de implantação do diretório do PDS no município, Dario de Oliveira, expôs uma visão um tanto confusa e ambígua de seu socialismo. Falou tanto na reforma “redentora” dos “lázaros” e “madalenas”, quanto no tingimento dos “patíbulos com o sangue azul dos nobres”. De qualquer maneira, os centros socialistas surgidos nas cidades do interior do Estado, agrupavam pequeno número de operários interprofissionalmente. Alguns grupos socialistas do interior mesclavam o socialismo “ecclético”, com diversas influências *literárias* em seu meio – como apontam os autores citados – inclusive com a difusão do kardecismo, como no caso da revista *O Fim do Século*¹⁷⁹.

Contudo, não encontramos evidências seguras que apontassem para a existência de uma militância socialista relevante entre os anos 1900 ao final da década de 20, entre os ferroviários da Sorocabana. Somente na organização do Sindicato dos Ferroviários da

¹⁷⁶ *A Conquista do Bem*, 1897.

¹⁷⁷ Adalberto Coutinho de ARAÚJO NETO, *op. cit.*

¹⁷⁸ Francisco Foot HARDMAN e Víctor LEONARDI, *História da Indústria e do Trabalho no Brasil*.

¹⁷⁹ Revista *O Fim do Século*, 1897.

Estrada de Ferro Sorocabana em dezembro de 1932 encontramos a influência dos socialistas, estes porém do PSB paulista, de tendência tenentista de esquerda.

CAPÍTULO 2 – A empresa, as associações submissas e os ferroviários

Ao tratarmos do sindicalismo dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, devemos deixar claro que seu desenvolvimento ocorreu no mesmo quadro sócio-político das demais categorias operárias, que se organizaram a partir do decreto de março de 1931. Além de tratar-se de trabalhadores do setor de serviços, sua particularidade, em alguns casos, foi a de serem trabalhadores de uma empresa pertencente ao Estado. Parece-nos, contudo, que as diferenças com as demais categorias proletárias não eram tão grandes, salvo no caso de demissões de trabalhadores, as quais, pelo que constatamos, deviam ser precedidas de inquéritos e processos administrativos.

O sindicalismo dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana desenvolveu-se com entidade própria e características comuns à sua época, dentro do quadro da sindicalização oficial do período. Contudo, possuía certas particularidades. Aliás, as duas entidades sindicais que representaram sucessivamente os ferroviários da Sorocabana e as demais que representaram os ferroviários paulistas, eram entidades oficializadas.

De acordo com a bibliografia e com as fontes, o primeiro sindicato oficial que envolveu o conjunto dos ferroviários paulistas era oficial e deu origem, com sua dissolução, aos sindicatos de ferroviários por empresas.

Todas essas entidades, os sindicatos dos ferroviários da Sorocabana, da Paulista, da Noroeste do Brasil, da Araraquarense, da SPR, tentaram desenvolver, mesmo dentro do enquadramento oficial das entidades operárias reconhecidas pelo Ministério do Trabalho, atitudes independentes e contestatórias, com greves e participação em agrupamentos sindicais e operários organizados pelos comunistas, trotskistas e socialistas. Esse foi o caso dos sindicatos dos ferroviários da SPR e da Sorocabana e no caso das greves ou tentativas, dos outros sindicatos. Todas as iniciativas rebeldes e conflituosas entre capital, governo e trabalhadores, foram reprimidas severamente.

As iniciativas sindicais dos ferroviários da Sorocabana também se desenvolveram em meio às investidas de elementos da chefia da empresa – semelhantemente ao que ocorreu entre os metalúrgicos paulistas e santistas, químicos paulistas e portuários santistas,

conforme a bibliografia indicada – que organizaram entidades beneficentes e congregacionistas submissas¹⁸⁰ e que pretenderam em algum momento, ter cunho sindical, com formas de sindicalismo de classe média próximas às definidas por Décio Saes¹⁸¹. Essas iniciativas foram concorrentes em relação às lideranças trabalhadoras, ou próximas disso. Também as lideranças dos trabalhadores encontraram e conviveram, poucas vezes cordialmente, com iniciativas diretas da empresa em manter os trabalhadores sob seu controle e de cooptá-los politicamente.

Essas entidades congregacionistas tinham cunho patriarcal e assistencial em alguns casos. Em outros, eram de adesão às políticas de Vargas, especialmente de 1935 em diante, após o advento da Lei de Segurança Nacional e a partir de 1937, durante certo período da Administração de Mário Salles Souto na EFS.

Devemos deixar claro que, diversamente de parte da produção bibliográfica, que tem o sindicalismo operário dos anos 30 como tema e objeto, observando exceções Maria Cecília S. Forjaz¹⁸², não consideramos o Estado Vargas, nem o Ministério do Trabalho, como agentes independentes na sociedade¹⁸³. Ainda que o Estado tenha tomado novas feições e seu novo grupo dirigente tenha conscientemente optado pela intervenção na sociedade e na economia, ele era um “aparelho”, uma “máquina” a serviço das classes dominantes; ainda que fosse – e seja – a máquina principal e mais personalizada e estando muitas vezes, nas mãos de grupos e facções diversas.

¹⁸⁰ Intitulamos essas entidades como *congregacionistas submissas* porque, embora a maioria tivesse como finalidade pública a beneficência, pretendiam congregar os operários e sujeitá-los ainda mais ao controle da empresa, defendendo-a e pondo suas conveniências como objetivo da entidade. As entidades criadas durante os anos 30, se dedicaram a combater o sindicato, disputando a influência sobre os trabalhadores. Elas tinham a empresa como referência e eram dirigidas por elementos da chefia da EFS.

¹⁸¹ A classe média define-se pela existência de trabalhadores improdutivos não manuais. De acordo com sua posição na divisão do trabalho, ocupando posições com maior ou menor influência nas decisões e administração do trabalho e da produção, recebimento de ordenados e honorários ou em tarefas de execução assalariadas, ela divide-se em classe média alta no primeiro caso, ou baixa, no segundo. A classe média alta, aproxima-se ideologicamente e politicamente da burguesia e durante o período de nosso recorte temporal, da burguesia comercial. A baixa classe média, devido à sua condição de assalariada e de baixos rendimentos, tende a aproximar-se politicamente, mas com limites definidos, do proletariado. Cf. Décio SAES, “Classe média e política no Brasil: 1930 – 1964”. IN: Bóris FAUSTO, (dir.), , Ângela C. GOMES et al. *História Geral da Civilização Brasileira. T. III, v. 3: O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930 – 1964)*.

¹⁸² Embora essa autora trate do *tenentismo*. Maria C. S. FORJAZ, *Tenentismo e Forças Armadas na Revolução de 30*.

¹⁸³ A referência que Ângela Gomes, *op. cit.*, faz ao Ministério do Trabalho como mais um “concorrente” pela atenção e o direito de representação e de voz do proletariado, não deve ser considerado como um concorrente independente, ainda que, durante os anos 30, tenha o Estado conseguido certa autonomia. Esse fato fazia parte de um projeto maior de uma facção das oligarquias pela reordenação do quadro econômico e social do país, cf. Luiz Werneck VIANNA, *Liberalismo e sindicato no Brasil*.

Isso significa que mesmo que o Estado, através do Ministério do Trabalho tenha procurado controlar o sindicalismo proletário e o fizesse com objetivos de controle político sobre a classe, ou pelo menos de seus instrumentos de luta, não o fez com objetivos próprios. No máximo, poderíamos dizer que atendia aos interesses políticos de grupos definidos. Esses grupos possuíam interesses de classe consoantes às suas origens, ou obedecendo a um planejamento político maior diante da burguesia industrial e de outras facções oligárquicas latifundiárias, compreendendo o controle e a manipulação da classe operária. O controle e a manipulação do proletariado urbano poderia obedecer a objetivos políticos imediatos para a sustentação do regime e ao mesmo tempo, ser objeto de negociações e troca com a burguesia, no que se refere ao controle do ímpeto reivindicatório autônomo dos trabalhadores e barreira ao desenvolvimento de tendências revolucionárias.

De forma parecida ou semelhante, devemos considerar as atitudes dos administradores da EFS. Ainda que pudessem parecer simplesmente como representantes de uma burocracia estatal, defendiam interesses burgueses, mais propriamente de empresários e cafeicultores, concomitante ao seu discurso de dedicação total ao Estado de S. Paulo, ao Brasil e à Empresa. Seu posicionamento e ativo apoio, não apenas dos chefes mais destacados, mas de seu conjunto durante o conflito de julho – setembro de 1932, em favor da burguesia e latifundiários paulistas, são evidências para nossa hipótese. A explicação para essa aparente contradição está na concepção patrimonialista, elitista e conservadora de Estado que a alta classe média compartilhava com as oligarquias latifundiárias e burguesia comercial¹⁸⁴. O liberalismo ortodoxo cedia espaço sempre ao atendimento privilegiado de seus interesses econômicos e, nesse caso, a Sorocabana deveria ser agente do desenvolvimento regional do Sudoeste Paulista, isto é, do desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria dessa região, área lateral da rentável economia agro-exportadora cafeeira.

Muitos dos administradores eram engenheiros formados e filiados a entidades profissionais de sua categoria, as quais, por sua vez, correspondiam-se com entidades internacionais semelhantes. As associações de engenheiros, durante esses anos, estiveram fortemente influenciadas pela divulgação dos métodos da gerência científica do trabalho e

¹⁸⁴ Décio SAES, “Classe média e política no Brasil: 1930 – 1964”. IN: Bóris FAUSTO (dir.), Ângela C. GOMES et al., *História Geral da Civilização Brasileira. T. III, v. 3: O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930 – 1964)*.

fordistas. Delas participavam importantes industriais do Rio e de São Paulo. Isso pode ter feito com que esses elementos da Administração da EFS tenham se aproximado da burguesia industrial, se é que podemos seguramente classificá-la assim em oposição à sua congênere comercial, como o fez Saes. As administrações da empresa no nível ideológico, podem ter transitado mais rapidamente do liberalismo clássico *laissez-faire* dos latifundiários e grandes comerciantes, para as concepções fordistas dos industriais, segundo a classificação de Luiz W. Vianna.

Esses homens¹⁸⁵ ingressaram na EFS como auxiliares nos diversos departamentos de chefias das diferentes divisões e seções da empresa. Isso aponta para sua caracterização, dentro da divisão de trabalho capitalista, como alta classe média¹⁸⁶. Esses profissionais de nível superior eram em parte, provindos da alta classe média urbana ou de médios proprietários rurais, que em menor ou maior grau, auxiliavam diretamente a burguesia na exploração do trabalho assalariado. Tinham clareza dessa origem e optavam política e socialmente por essa posição auxiliar na sociedade e em consequência, pela manutenção do *status quo*. Aspiravam e tinham um nível de vida muito próximo ao da burguesia e às vezes, adquiriam negócios paralelos, de “família”, ou após a aposentadoria, o que os situava definitivamente dentro dos limites burgueses.

Assim, não se comportavam somente como profissionais técnicos, detentores do planejamento e comando das atividades empresariais etc., mas como co-exploradores do trabalho assalariado. Segundo Décio Saes, a alta classe média brasileira da Primeira República, da Era Vargas e até 1960, alinhava-se politicamente com a burguesia comercial cafeeira, adotando seu liberalismo econômico ortodoxo e sua concepção elitista de participação política, considerando demagogia a organização e cessão de direitos sociais por parte do Estado às classes trabalhadoras. Aliás, alguns chefes definiram o sindicalismo proletário dos ferroviários como dominado por demagogos e “exploradores da boa fé dos operários”, quando este se mostrou combativo em suas reivindicações e crítico em relação à Diretoria da EFS.

¹⁸⁵ As referências sobre as origens e carreiras dos chefes e dirigentes da EFS foram encontradas ao longo das pesquisas na revista *Nossa Estrada*.

¹⁸⁶ Cf. Décio SAES, *op. cit.*

2.1 As tentativas diretas de aproximação da Empresa junto aos trabalhadores e de seu controle “extra muros”

A Diretoria da Sorocabana não foi a primeira, nem a única entre as diretorias das ferrovias paulistas a procurar intervir nas relações dos trabalhadores e influenciar suas associações mutualistas. Segundo Liliana Segnini, Dulce Pompeo Leme e Célia Calvo¹⁸⁷, houve uma tentativa forçada na Paulista de se fortalecer uma entidade beneficente controlada pela diretoria da empresa, o que causou uma violenta greve de seus ferroviários em 1906, com centro na cidade de Jundiaí, local onde estavam as principais oficinas da Companhia Paulista.

Na EFS, esse processo, iniciado a partir dos anos 20¹⁸⁸ foi contínuo a partir dos anos 30, deparando-se na maior parte do período, com a organização autônoma dos operários. As associações operárias anteriores aos anos trinta não entraram em conflito com a empresa¹⁸⁹, atendo-se aos seus objetivos mutualistas. As entidades que lideraram as greves de 1914, 1917 e 1919, não deixaram documentos ou fortes testemunhos, apenas indícios em outras fontes históricas. O Comitê Central dos Ferroviários da Sorocabana, a folha *O Ferroviário* e a Associação Profissional dos Empregados da Sorocabana, foram entidades que congregavam os ferroviários e que procuraram conciliar os operários com os intuitos da Administração e, não raro, defenderam a empresa.

As autoras Liliana Segnini e Célia Calvo trataram das formas de controle exercidas pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro sobre seus trabalhadores, na perspectiva da implantação da racionalização do trabalho. Ambas submetem a análise das atividades sindicais dos trabalhadores à perspectiva da interação / reação às iniciativas da empresa. De forma semelhante, Maria de Fátima S. Moreira, considera as ações sindicais dos trabalhadores da Sorocabana como uma reação a implantação dos padrões da gerência científica do trabalho.

Nós, por outro lado, temos outra perspectiva, especialmente para os anos 1930. Consideramos que muitas iniciativas e tentativas de aproximação da empresa em relação

¹⁸⁷ Liliana R. P. SEGNINI, *Ferrovia e Ferroviários*, Dulce Pompeo LEME, *Trabalhadores Ferroviários em Greve* e Célia R. CALVO, *Trabalhadores e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890 – 1925*.

¹⁸⁸ Cf. Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*

¹⁸⁹ Salvo o caso ainda não estudado da União dos Ferroviários, responsável pelo panfleto na greve de 1914.

aos trabalhadores tinha o objetivo de afastá-los do sindicalismo de classe independente, ou, então, visavam subordiná-los através do fortalecimento ou criação de entidades que ficassem sob o controle das chefias. Tentou-se implementar essa subordinação sobre o próprio sindicalismo, quando se procurou cooptá-lo diretamente pela chefia da empresa. Analisando a documentação e as fontes primárias, parece-nos que a iniciativa organizativa sindical dos trabalhadores é que teve a primazia do movimento, restando à empresa, a partir de 1931, tentar a intervenção no processo associativo de seus trabalhadores e atraí-los ainda mais ao seu controle – ou mesmo, não perdê-lo... Nesse sentido, as ações da empresa eram pensadas em resposta às iniciativas dos trabalhadores, como que à reboque da situação, ou eram antecipação, mas as tendo como referência e não o contrário.

A implantação do projeto de racionalização do trabalho, a nosso ver, obedeceu mais às questões relativas ao aperfeiçoamento técnico – funcional do conjunto da empresa e aos estímulos econômicos, a partir da comparação e da competição com as outras empresas ferroviárias do estado e do Brasil.

Devemos deixar claro que, se consideramos que o Estado, por mais autônomo que fosse em suas ações durante esses anos, conforme a maior parte das obras historiográficas consultadas apontam, não era um ente à parte ou independente na História, mas um recurso, um aparelho – ainda que o mais importante – das classes dominantes, a empresa também deve ser vista da mesma forma. Mesmo sendo a Estrada de Ferro Sorocabana uma empresa estatal paulista, sua diretoria, mais que uma camada superior da burocracia, como classe média alta, era representante e parte de sua burguesia, tanto rural como comercial e industrial. Desde sua encampação pelo Estado de S. Paulo em 1919 até 1932, a empresa foi dirigida por elementos ligados ao PRP, como Gaspar Ricardo Jr. e depois, por grupos ligados ao Partido Democrático e em seguida, ao Partido Constitucionalista. Dessa forma, as atitudes das diversas diretorias da empresa em face do sindicalismo oficial, dos trabalhadores e do próprio governo federal, devem ser entendidas como atitudes da burguesia¹⁹⁰.

Segundo Maria de Fátima S. Moreira, desde 1922, através das considerações de Gaspar Ricardo Jr., a EFS começou a se preocupar com o controle sobre seus trabalhadores

¹⁹⁰ Nesse sentido, quando discutirmos a greve de janeiro de 1934, faremos uma discussão das implicações políticas que extrapolam o âmbito da luta econômica entre empresa e trabalhadores para outros pontos da luta de classes e intraclasse.

além dos limites da empresa, ou seja “extra muros”¹⁹¹. Essas preocupações giravam, por essa época, em torno do objetivo de subtrair os trabalhadores das influências “nefastas” de elementos “anarquizadores”, considerados abundantes nas aglomerações habitacionais operárias. Embora a autora não cite isso em seu trabalho, podemos deduzir que as preocupações de Gaspar Ricardo Jr., para esse ano, têm como referência histórica as então recentes e agudas lutas de classes travadas durante as grandes greves de 1917 – 19, em especial durante os episódios das greves dos ferroviários da Sorocabana, tratadas no primeiro capítulo.

Se tomarmos o trabalho de José Albertino Rodrigues¹⁹², que afirma, ainda que em nível geral e em relação com o Estado, que as políticas sociais e trabalhistas tinham mudado para se adequar à luta de classes entre os anos 1923 e 1935, poderíamos supor que a Administração da EFS estava tentando se adequar à nova realidade do sindicalismo de trabalhadores. Poderíamos supor ainda, que ela estivesse empregando práticas fordistas, possivelmente antecipadas pela burguesia gaúcha, no controle externo de seu operariado¹⁹³.

Outras preocupações evidentes eram com o reforço da sujeição dos trabalhadores à empresa e sua chefia, através da normatização de sua vida cotidiana, introdução de hábitos comportamentais e princípios de interesse da burguesia.

Essas preocupações geraram iniciativas por parte da diretoria da EFS, não só durante a administração de Gaspar Ricardo Jr., mas nas de outros diretores que o seguiram no cargo, de aproximação com fins normativos junto à massa dos trabalhadores. Entre elas destacamos: a preocupação com a construção de casas para os trabalhadores, as chamadas moradias “higiênicas”; campanhas contra o alcoolismo; incentivos às associações esportivas e de lazer cultural (bandas de música etc.).

Junto a esses incentivos, divulgados pelas páginas da revista *Nossa Estrada*, vinham outras propagandas que procuravam implantar sentimentos e idéias de valorização da empresa e do trabalho engrandecedor do homem e da coletividade, encarnados na pátria e no país.

¹⁹¹ Cf. definições correntes na historiografia operária e de Maria Auxiliadora G. DECCA, *A vida fora das fábricas. Cotidiano operário em S. Paulo, 1900-1934* e IDEM, *Cotidiano de Trabalhadores na República. S. Paulo – 1889 / 1940*.

¹⁹² José Albertino RODRIGUES, *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*.

¹⁹³ Sandra J. PESAVENTO, *A Burguesia Gaúcha*.

Disseminavam a noção de paternalismo: que a empresa era uma grande família; que sua chefia era como que um pai para o conjunto dos trabalhadores; preocupando-se com seu bem-estar e sempre que possível, tomava medidas para melhorar-lhes a vida. Notamos em nossas pesquisas, que nunca a empresa considerou o trabalho dos ferroviários duro ou penoso, mas sim que era e deveria ser sério e de grande importância para o progresso de S. Paulo e da nação. Conseqüentemente, a vida dos trabalhadores não era amenizada em seus sofrimentos, mas melhorada em sua frugalidade sóbria. Evidentemente, os articulistas e os autores dos artigos de propaganda da empresa, não exageravam sobre o bem-estar dos ferroviários, talvez para não chocar os leitores com algo irreal e gerar contestações.

O plano de aproximação da empresa junto aos seus trabalhadores, buscava conquistar a consciência e evitar, ou, ao menos, amenizar os conflitos nos locais de trabalho que eram diversos, tanto no âmbito individual, como coletivo; como no caso de reclamações de trabalhadores, de turmas inteiras, noticiadas pelo *Syndicalista* (jornal do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana) e principalmente conflitos maiores, como a greve de 1934. Segundo Maria de Fátima Moreira, essas atitudes e empreendimentos também continham um plano amplo de reforma geral do trabalho dentro da EFS, no sentido de implantar as normas e procedimentos da racionalização do trabalho. Muito importante, nesse sentido, foi a criação do ensino profissional ferroviário e a edição de normas de admissão de operários a partir dos quadros de alunos desses cursos, muitos dos quais, filhos de empregados da Sorocabana.

A contradição aparente entre as medidas de implantação de uma nova forma de controle do trabalho, através dos métodos de sua racionalização e, a continuidade da propaganda de idéias que apresentavam a Administração como defensora e protetora dos trabalhadores, ao mesmo tempo em que defendia a empresa, a grande “família ferroviária”, pode ser resolvida quando vemos que, além de viabilizar a exploração do trabalho, os diretores queriam manipular politicamente a grande massa operária empregada na EFS.

Para os fins de nossa pesquisa, entretanto, interessam as iniciativas que visavam obter a adesão politizada dos trabalhadores à empresa e a afastá-los do sindicalismo, ou das posições contestatórias e independentes. Interessam-nos as atitudes de cunho patriarcalista e que se apresentavam como beneficiadoras do conjunto dos empregados da ferrovia.

Quando nos referimos às políticas de aproximação da empresa com os trabalhadores, aparece inicialmente e com relevo a figura de Gaspar Ricardo Jr.¹⁹⁴. Esse diretor da EFS, que fez carreira em sua chefia, despertou simultaneamente admiração e respeito de parte do operariado e hostilidade de outra parte, ligada ao Sindicato e combativa.

Sua política de aproximação com a massa dos trabalhadores, no que se refere ao nosso recorte temporal, iniciou-se em 1928, com a incorporação do armazém e do estoque da então recém-extinta Associação de Auxílios Mútuos dos Empregados da Sorocabana, existente na cidade de S. Paulo. A diretoria da EFS “resolveu” continuar por sua conta, o fornecimento de gêneros aos empregados, criando os “Armazéns de Abastecimento da Estrada de Ferro Sorocabana”, que passaram a ser dirigidos por comissão subordinada à Diretoria da EFS. Seus lucros seriam aplicados no bem-estar direto ou indireto dos empregados da ferrovia. Não se podia comprar além de 2/3 dos vencimentos¹⁹⁵.

Logo após a incorporação do Armazém, que não pôde ser assumido pela Caixa de Aposentadorias e Pensões por determinação do Conselho Nacional do Trabalho, foram abertos outros em Santos, Sorocaba, Botucatu e Assis, em 1929. Em 1933, foram abertos armazéns em Itapetininga, que foi fechado poucos anos depois, Itu e Bernardino de Campos. Em 1936, os armazéns assumiram o serviço de farmácia, até então pertencente à Caixa de Aposentadorias e Pensões, que era deficitário. Os armazéns compravam gêneros em concorrência pública e depois aplicavam o índice de 5% de correção sobre os gêneros de primeira necessidade e de 10% sobre os demais. Os lucros obtidos deveriam ser distribuídos aos inscritos, na proporção direta do volume de suas compras.

¹⁹⁴ Gaspar Ricardo Jr. nasceu na capital do estado em 5 de agosto de 1887. Em 1912, diplomou-se Engenheiro Civil pela Escola Politécnica. Seu primeiro trabalho na Sorocabana esteve vinculado ao Governo do Estado. Pouco depois, em 1916, foi admitido como chefe de Tráfego da Sorocabana Railway “trabalhou com os engenheiros José Artigas e Calixto de Paula Souza, conseguindo que a estrada passasse a ser administrada diretamente pelo Estado”. Foi Chefe de Linha de 1919 a 1922 e, em 1923, Chefe de Tráfego. De 1924 a 27, foi Chefe de Locomoção. “Apoiou com todas as forças” a construção da Linha Mairinque – Santos. Implantou o ensino profissionalizante. Foi Diretor da EFS entre 16/07/1927 a 31/10/1930; de 8/04/1931 a 01/06/1932; de 7/10/1932 a 9/03/1934. Em 1932, foi diretor do Departamento Central de Munições dos “revolucionários” constitucionistas. Participou dos estudos do Plano Nacional de Aviação em 1936, no Rio, no Clube de Engenheiros do Rio de Janeiro, do qual era sócio. Nesse mesmo ano foi eleito vereador pelo PRP em S. Paulo capital e faleceu em 1937. Cf. Octávio Gaspar de Souza RICARDO, *Gaspar Ricardo Júnior: contribuições à sua gente. Edição comemorativa do centenário de seu nascimento, 1887 – 1987* e ASSESSORIA DA FEPASA, *Dirigentes da Sorocabana*.

¹⁹⁵ *Nossa Estrada*, Janeiro de 1929.

A diretoria da EFS apresentava os Armazéns de Abastecimento como um grande feito em prol dos trabalhadores:

“A direção da Sorocabana jamais descurou do bem-estar dos empregados da Estrada. (...) Trabalhando com o espírito tranqüilo, certo de que a família não padecerá necessidades; tendo a convicção de que ao regressar do trabalho encontrará uma casa higiênica e de relativo conforto para descansar da labuta do dia, o operário terá sempre seu pensamento tranqüilo; longe das idéias nefastas que, em geral, escolhem o meio operário para se difundirem.”¹⁹⁶

A diretoria da empresa, através das páginas da *Nossa Estrada*, considerava que a partir do pós-guerra – pós I Guerra Mundial – o mundo havia mudado e a classe operária fora a que mais ganhou com isso. A partir especialmente da Revolução de 1930, no Brasil, ela tinha conquistado direitos etc. E, como não poderia deixar de ser, a EFS, que “jamais descurou do bem-estar” de seus trabalhadores, continuou e aprofundou suas obras em benefício de “sua gente”.

Mas não só. Quando foi criado um armazém móvel para atender os milhares de operários da construção da Linha Mairinque – Santos, muitos dos “rústicos” trabalhadores que não conheciam “alimentos corriqueiros no mais modesto dos lares citadinos”, puderam adquiri-los¹⁹⁷. O papel social e econômico junto ao povo era, mais uma vez, pretensamente cumprido pela empresa.

Embora a construção de moradias fosse uma preocupação da diretoria da EFS, isso já fazia parte das reivindicações dos trabalhadores da vila operária de Mairinque, cidade próxima de Sorocaba, de onde partia a linha Mairinque-Santos, que estava sendo construída na época e para onde foi transferido o Depósito de Locomotivas, que possuía funções de oficina de reparos. Muitos trabalhadores que se expressaram pela imprensa local, consideravam a vila precária, carente dos recursos existentes em Sorocaba, bem como de moradias em quantidade suficiente.

A Diretoria da EFS cogitou em dar “confortáveis habitações aos seus operários”, na Vila Ferroviária de Mairinque, sendo as menores de três cômodos e as maiores de sete, num total de 436 unidades, “de acordo com o número de operários e de empregados superiores”.

¹⁹⁶ *Nossa Estrada*, Edição Especial, Janeiro de 1936.

¹⁹⁷ *Nossa Estrada*, Julho de 1938.

A idéia foi de Gaspar Ricardo Jr., que pretendia construí-la na fazenda da empresa nesse distrito, com a legalização e registros necessários¹⁹⁸.

Segundo o engenheiro Acrysio Paes, chefe da 3.^a Divisão e membro do Conselho da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, quem deveria construir as casas era a própria Caixa, com seu capital (embora em desequilíbrio), ficando os operários proprietários delas, após certo tempo de contribuição¹⁹⁹. A estratégia da empresa era transferir aos fundos destinados à aposentadoria e à assistência dos operários, para as obrigações dela quanto à acomodação de seus empregados em relação às suas exigências de serviço e trabalho e outras, como assistência médica etc. E, de fato, em julho de 1934, o Presidente da Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões da EFS levou ao conhecimento de “todos os associados” que estava criada, conforme decreto 24.488 de 28 de junho de 1934, a “Carteira Predial”, para a “construção de casas seriadas ou não, para os associados não possuidores de outro prédio, que tenham ou não terreno de sua propriedade”.

Os sindicalistas contudo, reivindicavam constantemente a construção de moradias em melhores condições e protestavam contra as condições precárias de muitas delas, destinadas aos operários empregados na conservação da linha férrea. Essas reivindicações e os protestos apareceram em várias edições, em anos diferentes, em seu órgão oficial *O Syndicalista*.

Também, em alguns momentos do início dos anos 30, a chefia da EFS procurou apresentar-se como defensora dos trabalhadores diante do Governo Provisório e da Interventoria Federal no Estado de S. Paulo, um exemplo claro de paternalismo, tanto no que se refere à pretensa defesa dos trabalhadores, quanto na forma exemplar desse estilo de relacionamento, apresentado no momento de sua audiência com o Secretário de Viação e de Obras Públicas. Não descartamos os interesses partidários nesse ato, já que a Administração da EFS era partidária do PRP, derrubado pelos revolucionários de 30 que instituíram as Interventorias Federais nos estados.

Nas páginas da revista *O Apito* de 1931, discutiu-se a Lei de Férias, sancionada e aplicada ainda aos poucos dentro da EFS. O redator da revista, Ignácio Batista de Almeida,

¹⁹⁸ *Nossa Estrada*, Fevereiro de 1931.

¹⁹⁹ *Nossa Estrada*, Abril de 1931.

o *Iba*, antigo chefe da Contadoria, organizou uma comissão para conferenciar com o Secretário de Viação, composta de diretores e altos cargos da empresa e que teve como convidado, o antigo diretor da EFS, Gaspar Ricardo Jr. Anunciou como uma conquista da revista, a obtenção de 15 dias anuais de férias para os empregados da empresa, em letras garrafais²⁰⁰.

Quanto aos descontos em folha, resultantes do imposto estadual sobre o funcionalismo público, conseguiu-se do Secretário de Viação um aumento salarial, compensando-o. Uma comissão composta de ocupantes de altos cargos, mais Gaspar Ricardo Jr., foi ao Secretário de Estado e, Fausto Rocha discursa em seu nome:

“Sr. Secretário!

A Estrada de Ferro Sorocabana, aqui representada por funcionários de todas as suas Divisões e Repartições, neste instante acompanhados de seu preclaro Diretor e grande amigo – Dr. Gaspar Ricardo Jr. – manda-nos agora testemunhar-vos os seus agradecimentos, muito sinceros, pelo carinho, pela maneira cativante e acolhedora, com que recebestes as propostas de sua ilustre Diretoria, sobre uma melhoria nos vencimentos de todos os empregados dessa grande via férrea (...), padrão de trabalho, de honestidade funcional, de verdadeiro civismo!

E, acreditai, Sr. Secretário, na profunda admiração que o vosso nome desperta na Sorocabana, porque acima de qualquer interesse material, podeis estar certo de que essa admiração, de que essa verdadeira simpatia mais cresce, mais se avoluma, pela assistência moral que tendes, a todas as horas, dispensado à Estrada, prestigiando em toda a linha os atos da administração, todos eles visando a grandeza da Sorocabana, para o bem de São Paulo! (...)”²⁰¹

Imediatamente notamos a iniciativa paternalista da Diretoria da empresa em representar seus funcionários, dentro de um estilo submisso, no qual as reivindicações são apresentadas como obséquios e favores pedidos aos superiores hierárquicos ou autoridades. Quando obtidos, são recebidos como dádivas e os superiores e autoridades são tratados como caridosos, amáveis etc.

Com esse fato, reabriu-se a discussão sobre se os ferroviários da EFS deveriam ser ou não considerados como funcionários públicos. Essa discussão estendeu-se até 1940, quando assim foram considerados pelo governo do Estado Novo e seu Sindicato foi extinto, em conformidade com a lei sindical vigente.

²⁰⁰ *O Apito*, n.º 19, Outubro de 1931.

²⁰¹ *O Apito*, n.º 31, Abril de 1932.

Outra forma usual de a EFS procurar atrair a simpatia de seus empregados, era através do patrocínio de festas e excursões familiares de 1.º de maio, da concessão de folgas e da cessão de trens especiais para excursões. Nesses passeios, que começavam ainda de madrugada, os excursionistas eram recebidos com festas nas cidades para onde iam e retribuía, visitando autoridades e imprensa local. Rezavam-se missas, faziam-se discursos e finalmente partia-se para uma propriedade de alguma autoridade local e realizava-se o “pic-nic” com música, jogos esportivos etc. Ao cair da noite, retornava-se.

Durante o 1.º de maio de 1939, houve excursões simultâneas: uma de Piracicaba a Salto, de Mairinque a Santos, de Sto. Anastácio para o Mato Grosso e outras ainda. Em Santos, os operários foram visitar o prefeito municipal em sua residência. E na outra, a caminho de Salto, “a caravana foi surpreendida pelos acordes de banda musical”, providenciada pelo prefeito de Elias Fausto, que tocou o Hino Nacional e outras músicas²⁰².

A empresa fez esse patrocínio como iniciativa própria e única durante alguns anos e, em outros, como em 1933, 34, 35 e 37 em parceria com o Sindicato.

A EFS ainda patrocinou outras formas de promoção junto aos trabalhadores, como a cessão de trens especiais para a organização de piqueniques e excursões ao longo das obras da Linha Mairinque-Santos. A Administração queria que eles conhecessem a “gigantesca obra que leva nossos trilhos ao mar”²⁰³. Ou ainda, a publicação de uma série de reportagens, a partir de agosto de 1936 na *Nossa Estrada*, para dar a conhecer aos ferroviários, a extensão e a enormidade da EFS, sua história etc., para que com isso, eles pudessem melhor admirá-la, “estimá-la e mais entusiasticamente prestar-lhes o (...) concurso”.

Em outros casos, além de recomendar a ordem e a disciplina, a equipe da revista elogiava os trabalhadores de determinadas equipes ou localidades, procurando exaltar esses valores quando encontrados ou supostamente encontrados, como no caso das Oficinas de Sorocaba, onde havia a maior concentração de trabalhadores da ferrovia.

“Vimos a ordem que reina ali, a disciplina, o asseio, (...) sobretudo admiramos o devotado amor ao trabalho do pessoal. E com que satisfação os operários recebiam a curiosidade de nossas perguntas, explicavam o manejo das máquinas e dos aparelhos, a confecção das

²⁰² *Nossa Estrada*, Junho de 1939.

²⁰³ *Nossa Estrada*, Julho de 1935.

peças. Nota-se que há ali entre os chefes e subordinados mútuo e sincero espírito de cordialidade a animar a ação de todos²⁰⁴.

Procurava-se apresentar o ambiente de trabalho como ordeiro e cordial; sem tensões ou conflitos, o que veremos, nem sempre foi real, especialmente em 1934 e 1937, em Sorocaba, onde ocorreram respectivamente uma greve aberta e uma greve tartaruga ou greve branca.

Em outros casos, a partir de 1935 e especialmente após a instauração do Estado Novo, houve a adesão da empresa ao Estado Vargasista. Seu discurso aproximou-se cada vez mais do discurso do regime.

Em entrevista para a revista *Nossa Estrada*, na edição de abril de 1940, o Engenheiro Orlando Drummond Murgel, então novo Diretor da EFS, respondeu, ao ser perguntado pelo repórter, que procuraria levar a diante o programa social da ferrovia, construindo casas para os empregados, assistência aos enfermos, “sem esquecer da assistência aos filhos dos ferroviários e do grande problema da alimentação”. No mais, considerou que “nada mais há que fazer que dar cumprimento às leis sociais do Governo Federal”. Enumerou, em seguida, os benefícios sociais dos anos 30.

2.2 As disputas entre as entidades na formação do sindicalismo na EFS

Entre os ferroviários da EFS, a formação do sindicalismo transcorreu em intensa competição entre as entidades, os trabalhadores e a empresa e entre os sindicalistas dentro do Sindicato propriamente dito.

Parte dessa competição se deu entre as entidades: Centro Ideal Ferroviário, Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e Associação Profissional dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e mesmo com a revista *O Apito*, ainda que atenuadamente. De certa forma, teve o caráter de ser a disputa entre o Sindicato e a empresa, já que as outras duas entidades surgiram na Contadoria, ou seja, seção mais próxima da Administração. Eram dirigidas por chefes e ocupantes de altos cargos e claramente portadores da estima da Diretoria da EFS e de sua política burguesa.

Esse aspecto de concorrência com a empresa, ou mais propriamente com a classe média alta que a dirigia, de acordo com a política burguesa e oligárquica, representada por entidades que se apresentavam como de trabalhadores, mas que de fato defendiam os

²⁰⁴ *Nossa Estrada*, Maio de 1937.

pontos de vista empresariais, foi apontado na literatura consultada em estudos sobre as outras categorias profissionais. O Sindikê entre os bancários, teve papel idêntico ao da Associação Profissional entre os ferroviários da Sorocabana²⁰⁵.

O Sindikê era oposição patronal infiltrada em meio aos trabalhadores e levada a cabo também por funcionários graduados das empresas bancárias. Ele acabou se fundindo com o Sindicato durante o início do Estado Novo. Porém, permaneceu como ala definida com a mesma posição classista, diante dos trabalhistas e ministerialistas, partidários do corporativismo getulista.

2.2.1 O Centro Ideal Ferroviário

O Centro Ideal Ferroviário foi criado na cidade de S. Paulo, como entidade beneficente e congregacionista dos ferroviários. Ele surgiu “primitivamente em 23 de julho de 1927, sob a denominação de Associação Ideal de Auxílios Mútuos, passando em 16 de fevereiro de 1929 a chamar-se Centro Ideal Ferroviário”²⁰⁶. Suas primeiras notícias demonstram o caráter pretendido por seus organizadores:

“Com referência ao abaixo assinado datado de 5 de janeiro último [1928], (...) que trata da fundação de um Centro Ferroviário na Contadoria desta Estrada, cabe-me declarar que nada tenho a opor, desejando à nova Associação prosperidade que a tornem útil a todo o seu pessoal.

Saudações,

Gaspar Ricardo Júnior”²⁰⁷

“Depois de tomar conhecimento dessas valiosas palavras do Sr. Diretor da Estrada”, é que se formou o Centro Ideal. Podemos ver claramente o caráter submisso dessa entidade, que procurava ser apenas mais um centro de beneficência dos ferroviários, entretanto, com planos mais ambiciosos. Sua submissão pode ter sido uma estratégia de controle do conjunto da Administração da empresa, visto que surgiu dentro de uma das sessões mais próximas da Diretoria, instalada no mesmo espaço físico e contando em sua direção com ocupantes de altos cargos na empresa, além da receptividade demonstrada por Gaspar Ricardo Jr. e da promoção pela EFS ao longo dos anos.

²⁰⁵ Letícia B. CANÊDO, *O sindicalismo bancário em São Paulo. No período de 1923 – 1944: seu significado político*.

²⁰⁶ *O Apito*, n.º 12 de 30/06/1931.

²⁰⁷ Revista *Nossa Estrada*, Maio de 1930. Essa revista era o órgão oficial de imprensa da Estrada de Ferro Sorocabana.

Em maio de 1930, o Centro Ideal possuía o “elevado número de 235 sócios”. Contava com os seguintes departamentos: “1.º Beneficência; 2.º Médico Cirúrgico; 3.º Farmacêutico; 4.º Odontológico; 5.º Biblioteca; 6.º Instrução; 7.º Cooperativa; 8.º Pecúlios; 9.º Construção; 10.º Recreativo, Esportivo e Musical e 11.º Identificação”. Suas propostas eram, até maio de 1930, “1.º [criar] o dia do ferroviário; 2.º seleção [do pessoal] ferroviário; 3.º [confeção de] distintivo; 4.º [criar] tipo único de caderneta e identificação”, além de planejar construir a “Cidade Ferroviária”²⁰⁸.

Para esse último projeto, o Centro Ideal pleiteou, mas sem sucesso, a doação por parte da empresa, de uma área para a construção de sua “Cidade Ferroviária”²⁰⁹. Esse ambicioso projeto, não realizado, estava em consonância com seus objetivos expressos em Estatuto, no “Artigo 2.º - A sociedade, cujo principal fim é o bem-estar e o progresso dos servidores da Estrada, deverá proporcionar aos sócios e suas famílias, defesa de interesses da classe ferroviária, habitação em casas higiênicas e modernas, instrução, diversão e assistência: beneficente, cooperativista, jurídica, dentária, médica especializada etc.”

Não poderíamos deixar de notar a pretensão de tom sindical desse Artigo 2.º do Estatuto do Centro Ideal: “defesa dos interesses da classe ferroviária”. Com a legalização e oficialização do sindicalismo a partir do decreto de março de 1931, mesmo ano de publicação da revista, podemos supor, com base na literatura a respeito, que trata do sindicalismo de grupos “amarelos” ou mesmo favoráveis ao patronato, que a direção do Centro Ideal pretendia tornar-se o sindicato oficial da categoria, pois seu grupo dirigente era composto por homens que só atuavam legalmente e sob o consentimento e patrocínio da empresa.

Em junho de 1931, o Centro Ideal mandou ofício a Gaspar Ricardo Jr., Diretor da EFS, cumprimentando-o e solicitando um “necessário, sem dúvida nenhuma, incentivo oficial” em apoio à “florescente agremiação ferroviária”, “que veio preencher enorme lacuna”. Expôs sobre o bairro ou cidade ferroviária ambicionada e pediram uma sala para sede própria na estação de São Paulo ou no prédio da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários da EFS e desconto em folha das mensalidades seus sócios²¹⁰.

²⁰⁸ *Nossa Estrada*, Maio de 1930.

²⁰⁹ *O Apito*, n.º 4 de 28/04/1931.

²¹⁰ *O Apito*, n.º 12 de 30/06/1931.

Mesmo existindo e atuando o Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo, lançou-se a idéia da formação de um Sindicato dos empregados da EFS a partir da estrutura e aproveitamento dos elementos da direção do Centro Ideal.

“Causou grande entusiasmo entre os funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana, a notícia da organização de um sindicato, com os elementos atuais do Centro Ideal Ferroviário e de conformidade com a legislação do Decreto Federal 19770 de 19 de março de 1931.

(...)

Por todos esses motivos e outros que, ao seu tempo, iremos demonstrando, urge que trabalhem, nós ferroviários, para que o Sindicato dos Empregados da E. F. Sorocabana se transforme em promissora e radiante realidade”²¹¹.

Antes mesmo dessa notícia, em novembro de 1931, o Centro Ideal procurou lançar uma campanha de formação de uma Caixa para construção de casas para seus associados. Em outros momentos, o vemos assumindo a representação da categoria, assim como o redator da revista *O Apito*, no que se refere a formação de comissões de chefes para tratar junto à diretoria da EFS, ou, junto ao Secretário de Viação, de aumentos salariais, supressão da cobrança de imposto sobre o ordenado e salários dos trabalhadores da EFS.

Um dos fatores que provavelmente barraram a pretensão dos diretores do Centro Ideal Ferroviário foi a baixa adesão inicial da massa dos trabalhadores à entidade. Há notícias periódicas nas revistas *O Apito* e *Nossa Estrada*, sobre o baixo comparecimento de seus sócios nas Assembléias Gerais, que deveriam eleger a Diretoria de cada mandato de dois anos. Às vezes, a realização da Assembléia era adiada para outra data, outras vezes, realizadas com o baixo número de sócios presentes.

Em setembro de 1931, a redação de *O Apito* criticou severamente a condução da direção do Centro Ideal, no fato da excessiva permanência de um triunvirato provisório, até a reforma do Estatuto da associação:

“(...) Esse regime ditatorial a que está sujeito o Centro Ideal Ferroviário anda há meses em conflito com os propósitos iniciais dos que o dirigem atualmente”.

E tanto contrasta com o bom senso essa eternização no poder de quem a ele ascendeu para uma gestão transitória, que ficamos a conjeturar, muito ao nosso pesar, na possibilidade de os triúmviros (...) se terem deixado empolgar pela altitude da missão, como se ela,

²¹¹ *O Apito*, n.º 32, Abril de 1932.

enchendo-os de honrarias, levasse-os inesperadamente ao apego dos que se empolgam pelo fastígio e dele é um caro custo conseguir que se apeiem”²¹².

A partir daí, podemos supor que o elitismo e exclusivismo daqueles que organizaram e dirigiram o Centro Ideal, tenham impedido, durante muitos anos, a filiação de grande número de trabalhadores. Talvez, essa baixa associação em geral também fosse reflexo da conduta submissa da entidade em relação à empresa.

Em 1933, houve polêmica entre os sindicalistas ligados ao SFEFS, legalmente reconhecido e a diretoria do Centro Ideal, que também enviou memorial ao Ministério do Trabalho, solicitando reconhecimento da entidade como sindicato de classe oficial. Nos trechos transcritos abaixo, os sindicalistas parecem sugerir-nos que as atitudes dos diretores do Centro Ideal lhes eram hostis e guiadas por interesses antiproletários.

“Ainda há inconscientes?”

[...] O Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana Foi Reconhecido Pelo Ministério do Trabalho A 22 de maio de 1933. É-nos de dever, entretanto, analisar a atitude bastante criticável daqueles nossos colegas, cujo lugar deveria ser ao nosso lado .

[...] Dizer que desconheciam as nossas finalidades, que ignoravam o verdadeiro sentido da nossa organização? Preferimos não acreditar. Os vários milhares de trabalhadores que compõem o nosso quadro de associados, evidentemente, constituem uma opinião muito mais apreciável, mais real, que a de alguns funcionários que formam a diretoria de um centro de beneficência. (...) No entanto, foi ao nosso lado que se formou a grande massa operária da Sorocabana - Porque o Sindicato não se fundou para arranjar associados. Foi das aspirações dos ferroviários da Sorocabana que nasceu a necessidade de um Sindicato de Classe. Por isso que ele não se confunde. Inúmeras Associações se têm formado com intenção de minorar os sofrimentos dos operários. A própria Sorocabana dispõe de várias. Entre elas o Centro Ideal Ferroviário.

(...) Por isso que os nossos colegas da diretoria do Centro Ideal Ferroviário erraram [ao confundir sindicato com beneficência]. E os erros podem ser corrigidos. As portas do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana estão abertas a todos os trabalhadores de estrada de ferro”²¹³.

Se antes havia um interesse não muito claro, foi a partir da instituição da representação classista na Assembléia Nacional Constituinte de 1933, que os dirigentes do Centro Ideal Ferroviário decidiram transformar sua entidade em Sindicato.

²¹² *O Apito*, n.º 18, Setembro de 1931.

²¹³ *O Syndicalista*, n.º 2, Junho de 1933.

“O memorial do Centro Ideal Ferroviário, apresentado intempestivamente, no momento em que se publica o Decreto regulamentando a representação classista para a Assembléia Nacional Constituinte, deixa transparecer patentemente, a falta de sinceridade que ditou a sua confecção, notadamente quando as vagas na representação profissional começam a despertar interesses estranhos às classes organizadas”²¹⁴.

Pelo que diversos autores apresentam a respeito das articulações patronais e partidárias, além das sindicais, em especial Ângela Araújo²¹⁵, para a participação e defesa de seus interesses nessa Constituinte, podemos considerar razoável a acusação dos sindicalistas contra o pessoal do Centro Ideal, especialmente tendo em vista seu caráter de submissão à empresa²¹⁶. Veremos, em sub-item referente à formação e crescimento do SFEFS que, durante o ano de 1933, até a eclosão da greve em janeiro de 1934, houve atritos entre ele e a Diretoria da EFS, especialmente no que se refere ao reconhecimento do Sindicato pela Administração de Gaspar Ricardo Jr. Podemos supor que o Centro Ideal tenha se envolvido nessa querela e pleiteado seu reconhecimento oficial como sindicato, com o objetivo de esvaziar o SFEFS, talvez a serviço da Administração da EFS.

Outra hipótese, mais complementar do que diversa, é a de que o pessoal do Centro Ideal tivesse objetivos ideológicos nesse pleito, já que muitos elementos das chefias da Sorocabana demonstraram ao longo dos anos de nosso recorte temporal, simpatia aos ideais da “Revolução Constitucionalista” de 1932 e como elementos da classe média alta, alinhados politicamente à burguesia e cafeicultores.

De fato, a massa dos trabalhadores da ferrovia, estava, pela documentação consultada, com os sindicalistas. Derrotadas as pretensões do Centro Ideal em tornar-se sindicato oficialmente reconhecido, voltou novamente suas atenções principais às atividades beneficentes.

Voltamos a encontrar notícias do Centro Ideal em julho de 1934²¹⁷, envolvido em atividade exclusivamente beneficente. A pretensão de construir a planejada “Cidade Ferroviária” foi esquecida e não se tocou mais no assunto. A partir desse mês, até o final do

²¹⁴ *Idem, ibd.*

²¹⁵ Ângela C. ARAÚJO, *A Construção do Consentimento. Corporativismo e trabalhadores nos anos trinta.*

²¹⁶ Notemos que, boa parte dos diretores da EFS e dos ocupantes dos altos cargos dentro da empresa, apoiaram ativamente a chamada “Revolução Constitucionalista” de 1932. Foi instalada em oficinas na Capital, uma divisão de munições e nas oficinas de Sorocaba, foram montados os famosos “trens blindados”, além de se ensaiar a formação de pelotão de voluntários ferroviários, que seriam instruídos pelo MMDC, cf. *Nossa Estrada*, números dos meses de Agosto e Setembro de 1932.

²¹⁷ *Nossa Estrada*, Julho de 1934.

ano de 1939, a entidade desenvolveu a uma malograda campanha para a construção de um Sanatório para tratamento de ferroviários tuberculosos. Projetou fazer festivais e festas dançantes para arrecadar fundos; campanha pela doação de um dia de salário; pleiteou a doação de terrenos do Governo do Estado, através da Direção da EFS²¹⁸, tudo para a construção do sanatório. Contudo, nos números dos meses e anos seguintes, foi registrada a dificuldade de arrecadar os fundos necessários para tal empreitada.

“Eu já não apelo. Exijo de cada um de vós, meus companheiros, concorrais com um dia de vosso trabalho para a campanha de nosso SANATÓRIO [sic]. Nosso sim, porque afinal de contas, não sabemos o que o destino nos reservou a cada um de nós em particular”²¹⁹.

Em agosto de 1936, o articulista da *Nossa Estrada* lembrou a proposta de Gaspar Ricardo Jr. de aplicar 3% dos lucros dos armazéns de abastecimento, que deveriam ser distribuídos entre os consumidores trabalhadores em cotas. Propôs juntar esses recursos com os fundos acumulados até então pelo Centro Ideal, que eram ainda insuficientes para levar adiante o projeto do Sanatório. Consta que o fundo acumulado era de 13 contos de réis.

Inicialmente, o município escolhido para a construção do Sanatório para tratamento de ferroviários tuberculosos foi Campos do Jordão. Depois, considerou-se a possibilidade de construí-lo em S. Roque, município atendido pela EFS e considerado também portador de boas condições climáticas para o intento.

Em 1939, reuniram-se em esforço conjunto as entidades Centro Ideal Ferroviário, Sociedade 25 de Julho, Sociedade 25 de Dezembro, Sociedade Beneficente dos Maquinistas e Foguistas, Sociedade Beneficente União Protetora dos Empregados da EFS e ainda pretendiam conseguir o apoio moral e material do Governo, da EFS e da Caixa de Aposentadorias e Pensões²²⁰. Pouco mais tarde, o SFEFS também se uniu ao conjunto. Nesse mesmo ano, as entidades beneficentes e o sindicato se uniram para tentar levar adiante tal empreendimento e pleitearam junto ao Ministro do Trabalho, convidado à uma visita às oficinas de Sorocaba e à sede da Delegacia Regional do SFEFS²²¹ nessa cidade.

²¹⁸ *Nossa Estrada*, Junho de 1935.

²¹⁹ *Idem, ibd.*

²²⁰ *Nossa Estrada*, Abril de 1939.

²²¹ *Cruzeiro do Sul*, 23/05/1939.

Supostamente para elevar seu número de sócios, o Centro Ideal reformulou seus estatutos, inserindo o parágrafo único do Artigo 1.º, de seu Estatuto²²², para aceitar o ingresso de ferroviários de outras estradas pertencentes ao Estado²²³.

Através dessas reformas e de propaganda semi oficial da empresa em seu favor, durante quase todos esses anos, o Centro Ideal chegou entre abril e julho de 1939, ter aproximadamente 4 mil sócios²²⁴; “já pagou 4:500\$000 de pecúlio funeral”. “Como se vê, eis aí uma instituição de valor incontestável”.

“Sustentada pela iniciativa dos ferroviários da Sorocabana e sob direção de esforçados e abnegados colegas, o volume de benefícios financeiros que espalha entre os desafortunados companheiros (...), coloca o CENTRO IDEAL [sic] no mais alto conceito e apreço de todos os que mourejam nesta enorme colméia, que é a Estrada de Ferro Sorocabana”²²⁵.

O Centro Ideal foi criado antes do SFEFS e sobreviveu a este, embora não o tenha vencido, pois ao final de 1933, a primazia sindical sobre os ferroviários da Sorocabana estava totalmente decidida em favor do segundo.

2.2.2 A revista “O Apito”

A revista *O Apito* foi um caso à parte. Nascida quase como uma brincadeira de Ignácio Batista de Almeida em 1911²²⁶ e ressurgida em janeiro de 1931 depois de quase sete anos de recesso, tomou outros rumos durante no início da década de 1930. Ignácio B. de Almeida era funcionário da Contadoria da EFS.

Em seu manifesto de volta, *Seu Iba*, como era conhecido o redator, declara não ter cor política ou partidária, pois “quem se mete em partido sempre sai rachado, por isso é preferível ficar à margem, pois um apito naquelas condições não pode apitar (...)”²²⁷. Contudo, a partir de julho de 1932, defende calorosamente a causa “Constitucionalista”. O

²²² Cf. *Estatutos e Regulamentos dos Departamentos de Beneficência, Pecúlios e Funerais do Centro Ideal Ferroviário*, Art. 1.º Parágrafo Único: “Poderão também ser admitidos como sócios, os ferroviários das demais estradas de ferro do Estado de São Paulo”.

²²³ *Nossa Estrada*, Fevereiro de 1935.

²²⁴ *Nossa Estrada*, exemplares de Abril e Julho de 1939.

²²⁵ *Nossa Estrada*, Junho de 1939.

²²⁶ “*O Apito* apareceu pela primeira vez em 4 de novembro de 1911, caprichosamente impresso à mão, [com] tiragem de 0001 exemplares e assim foi até o número 13”. Em agosto de 1914 a revista parou de ser editada, voltando em fevereiro de 1915, parando novamente em dezembro do ano seguinte. Voltou novamente em janeiro de 1922 e, em agosto de 1923, parou “por falta de pressão”. Cf. *O Apito*, n.º 1 janeiro de 1931.

²²⁷ *Idem, ibid.*

humor da publicação foi uma constante até os últimos números consultados, 70 e 71 de dezembro de 1933.

A revista pretende ser noticiosa e informativa no que toca aos interesses dos ferroviários da Sorocabana. Ao par dessa função, o redator quis desenvolver uma militância em favor dos ferroviários, participando de comissões formadas por elementos da chefia das seções e departamentos da Estrada. Essas intervenções em favor dos trabalhadores foram o pedido de supressão do desconto em folha de pagamento dos empregados em geral da Sorocabana, do imposto sobre os vencimentos dos funcionários públicos; a aplicação da Lei de Férias e a construção de moradias para os ferroviários.

Em seu terceiro número, a revista lança a campanha pela conquista da Lei de Férias, em fevereiro de 1931.

“Há longos anos que a lei de férias foi sancionada pelo Governo da República; há vários meses que ela vem sendo beneficiadora de inúmeras classes trabalhadoras; há longo tempo que todos nós esperamos com anseio que a lei atinja, na Sorocabana, como justo prêmio que é aos milhares de homens que aqui lutam pelo seu progresso intenso (...), maior grandeza de São Paulo”.²²⁸

Parece-nos interessante comparar essa declaração com a constante na biografia de Gaspar Ricardo Jr., escrita por seu filho Octávio, que afirma que, entre as realizações desse ex-diretor, estava a “concessão de férias antes de qualquer legislação a respeito, (...) etc.”²²⁹. Provavelmente, o autor se refere à anterioridade em relação à Lei de Férias de 1934, que atrelava o direito à sindicalização do trabalhador, mas certamente não à Lei de 1927, que em muitos casos, permaneceu esquecida e inaplicada na maioria das empresas brasileiras, como indicam diversos autores.

A comissão criada pela revista para conferenciar com o Secretário da Viação e Obras Públicas teve como companhia o Diretor da EFS, “o Ex.mo. Dr. Gaspar Ricardo Jr.”, “que fez a apresentação nominal dos funcionários ao Ex.mo. Sr. Secretário de Viação”. A comissão d’*O Apito* era composta Alberto Rocha Lima, Fausto Rocha, Ignácio Batista de Almeida e Octávio de Souza Coutinho, todos pertencentes às chefias de setores e seções e membros do Centro Ideal Ferroviário. Essa comissão obteve do Secretário de Viação a aplicação da Lei de Férias, concedendo 15 dias anuais aos trabalhadores que tivessem

²²⁸ *O Apito*, n.º 4, Abril de 1931.

²²⁹ Octávio Gaspar de Souza RICARDO, *Gaspar Ricardo Júnior: contribuições à sua gente. Edição comemorativa do centenário de seu nascimento, 1887 – 1987*, p. 77.

menos de 6 faltas no referido período e isso foi apresentado como uma “conquista” pela redação, em letras garrafais:

“Nossa primeira conquista – o entendimento da comissão dos funcionários da Sorocabana com o Ex.mo. Sr. Dr. Secretário de Viação e Obras Públicas – a concessão de férias aos empregados da Estrada de Ferro Sorocabana – outras notas”²³⁰.

A luta contra o imposto estadual sobre os vencimentos dos funcionários públicos obteve resultados indiretos que foi um reajuste salarial geral, compensando o desconto do referido imposto. A obtenção desse reajuste salarial foi objeto de uma visita de agradecimento de uma comissão composta pela Diretoria e chefia da empresa ao Secretário de Viação e Obras Públicas, tendo Fausto Rocha discursado na ocasião.

A atuação da revista sempre envolvia a chefia e mesmo a Diretoria da EFS, procurando apresentá-las como beneméritas e defensoras dos trabalhadores. A nosso ver, a sua intenção, falando em nome dos trabalhadores, mas, não com o seu consentimento, era incutir hábitos e laços patriarcalistas entre trabalhadores e a chefia.

A revista fez campanha em favor da construção de moradias, de “casas higiênicas” para os ferroviários, que foi compartilhada com as outras entidades da categoria.

Durante os anos de 1931, 32 e 33, os assuntos debatidos geralmente versavam sobre a Lei de Férias, construção de casas e moradias para os trabalhadores; a conveniência ou não de os ferroviários serem considerados funcionários públicos e notícias acerca da Caixa de Aposentadorias e Pensões. Tratou em menor proporção da possível transformação dos Armazéns de Abastecimento da EFS em cooperativas de consumo, às quais os trabalhadores deveriam se associar e receber dividendos ao final do exercício contábil, proporcionais às suas compras efetuadas.

Depois da criação do Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo e, especialmente depois da criação do Sindicato dos Ferroviários da EFS, as ações vindicatórias e impulsos militantes de *O Apito* em favor dos trabalhadores diminuiu, quase desaparecendo.

Politicamente, a redação da revista defendeu e se envolveu com o movimento constitucionalista de 1932, incentivando a doação de fundos para auxílio de feridos e órfãos.

Em novembro de 1931, publicou as impressões de uma visita ao Fascio de Sorocaba, caracterizando-o como “conceituada agremiação desta cidade”, cujos diretores

²³⁰ *O Apito*, n.º 19, Outubro de 1931.

“foram de uma gentileza sem limites para com o representante desta revista”. Também publicou alguns artigos anti-tenenteistas e pró-direita. Durante o ano de 1933, publicou outros artigos com as mesmas tendências ideológicas, como o “*Direita Rodar!*”, anti-liberal, anti-socialista etc., próximo do que se apresentaria como o integralismo:

“(…) Destroças os partidos e não poupes a República – tudo o que contribuir para o grande crime de lesar a Família, a Pátria e a Deus. Eu não te prometo o céu como o socialismo, para depois te dar o inferno. Eu te prometo e dou a terra. Vem comigo. Direita Rodar!” de Paim Vieira²³¹

Os últimos exemplares localizados da revista foram os números 70 e 71 de dezembro de 1933.

2.2.3 A folha “O Ferroviário” e o Comitê Central dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana

Em 12 de março de 1937, estreou uma folha veiculada semanalmente nas páginas interiores do *Correio Paulistano*, jornal ligado ao PRP, dedicada aos ferroviários de todo o estado de S. Paulo e propriamente dirigida aos ferroviários da EFS e da SPR em segundo lugar.

Desde 1936, depois da demissão de Gaspar Ricardo Jr. da Diretoria da EFS, o jornal criticava igualmente a EFS, o SFEFS e a Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da EFS.

A crítica à Administração da ferrovia era feita pela sua alegada incompetência em manter aquela empresa como um exemplo de organização e eficiência no estado, demonstrada pelo atraso dos trens, baixo lucro líquido, acidentes, reclamações do público etc. Mas o motivo mais forte e talvez real da crítica, era o fato de a empresa não ser mais dirigida por elementos “perrepistas” (membros do Partido Republicano Paulista), como eram chamados pelos seus adversários, mas por “peceistas” (membros do Partido Constitucionalista) e “ex-democráticos”, antigos membros do Partido Democrático. O *Correio Paulistano* acusava esses novos diretores de terem transformado a EFS em um “ninho” de afilhados peceistas e democráticos, escolhidos por motivos partidários e não por competência profissional, como alegado no longo artigo *A Sorocabana, tal como é actualmente*, de 5 de julho de 1936.

²³¹ *O Apito*, n.º 64 de Agosto de 1933.

O Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e a Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da EFS foram acusados de serem beneficiados pelos “peceistas” que dirigiam a Estrada, em troca da manipulação da massa operária eleitoralmente em favor do Partido Constitucionalista, além de semearem discórdias e indisciplina entre os ferroviários. A Cooperativa teria sido beneficiada em detrimento dos Armazéns de Abastecimento da Empresa. Evidentemente, essas acusações têm que ser relativizadas, por serem produzidas em um periódico dominado por uma corrente partidária reacionária, inimiga tanto da facção burguesa denominada constitucionalista, quanto do sindicalismo proletário, oficializado ou não.

O Ferroviário se apresentava como defensor de todos os ferroviários paulistas e como órgão oficial da categoria. Dizia estar serenamente acima “das competições partidárias”, com o objetivo somente de defender os interesses da categoria, economicamente importante ao estado. O motivo de sua existência, como repetiu algumas vezes, em outras edições, era que o número de ferroviários no Estado de S. Paulo ultrapassava os 60 mil. Portanto queria influenciar esta importante categoria para economia agro-exportadora, tão significativa quanto a dos portuários. Os ferroviários poderiam paralisar a exportação de café, principal produto do estado e base econômica dos perrepiistas tradicionais e industriais, que dependiam do importante mercado de consumo. Quanto a estarem acima das “competições partidárias”...

“Estão, por conseguinte, abertas, indistintamente, a quantos forem ferroviários, estas colunas. Ajuda-los-emos, de boa vontade, a descobrir a incógnita de seus problemas. A nossa diretriz por consequência, jamais será dispersiva ou anárquica. Antes ela visa não a demagogia que condenamos intransigentemente, mas a análise profunda, enérgica, acima dos preconceitos”²³².

Os redatores, especialmente Couto de Magalhães Netto²³³ e Dr. Justo (sic), propuseram-se a realizar uma tarefa parassindical. A folha deixa clara sua diferença ideológica diante do Sindicato proletário, que fora combativo e supostamente socialista, enquanto dirigido pela corrente de Laydner (cuja análise faremos mais adiante) e já tivesse perdido muitas dessas características. A combatividade sindical proletária era considerada invariavelmente anárquica e dispersiva, além de demagógica, quando propunha um projeto

²³² *O Ferroviário*, n.º 1, 12/03/1937.

²³³ Não encontramos maiores informações sobre Couto de Magalhães Netto ou sobre o “Dr. Justo”, nas fontes, nem em dicionário histórico e enciclopédias e compêndios biográficos.

socialista de organização social e econômica. A proposta desses redatores era intermediadora e harmonizadora social e patronal, já que nessa mesma edição, homenagearam Gaspar Ricardo Jr, a quem admiravam muito. Em outra edição publicaram uma crônica de Couto de Magalhães Neto intitulada *Civilização contra o comunismo*.

As disputas entre o sindicato e os redatores d'*O Ferroviário* foram intensas. Os trabalhadores do Ramal de Itararé lançaram, talvez através da delegacia regional de Itapetininga, um panfleto atacando a folha. Acusaram-na de ser contra o Sindicato, de querer seu aniquilamento, de ser “gasparista”. Na defesa do *Ferroviário*, Couto de Magalhães Neto afirma que a folha não era contra o Sindicato, até porque seus redatores eram sócios dele; eram contra a Diretoria, vale dizer, o grupo de Laydner, que não cumpria o seu dever de defender a categoria. Considerou que os companheiros e foi assim que designou os signatários do panfleto, erraram porque não conheciam o programa de seu grupo e combatiam pessoas e não projetos²³⁴.

Entretanto, o seu projeto pró-patronal e de harmonização de classes não era desconhecido dos ferroviários que acompanhavam melhor a política geral e o sindicalismo.

Os articulistas d'*O Ferroviário*, especialmente Couto de Magalhães Neto, tentaram explorar e o fizeram com certa habilidade, os erros da direção sindical nas mãos do grupo de Laydner e seus conflitos com a Cooperativa, dirigida por Custódio Guimarães. Deram publicidade aos protestos do pessoal da delegacia regional do Sindicato em Mairinque, que reclamava contra a contratação de um advogado, jovem segundo consta, para a consultoria jurídica do SFEFS. Esse jovem advogado ocupava cargo de relevo na hierarquia da EFS, estando, portanto, impedido pelos estatutos, de ocupar tal posição dentro do Sindicato. Couto de Magalhães insinua, o que era comum entre os “perrepistas” e talvez com um fundo de verdade, as ligações escusas entre o grupo de Laydner e a Administração da empresa²³⁵.

Quanto à disputa entre Laydner e Custódio Guimarães, de início *O Ferroviário* se inclinou, mas não declaradamente, ao lado da Cooperativa, dirigida pelo segundo. O *Correio Paulistano*, a 2 de março, havia publicado um artigo elogiando a conduta “irrepreensível” e “ordeira” dos cooperados contra Laydner e o Sindicato na Assembléia

²³⁴ *O Ferroviário*, 02/04/1937.

²³⁵ *Idem*.

Geral de 28 de fevereiro, na qual surgiu o conflito entre as duas partes. Entretanto, como Custódio não se aliara ao PRP e ao *Ferroviário* e sua conduta levantasse sérias suspeitas, também foi combatido e criticado, por ser personalista, apegado ao poder e deixar de lado os interesses dos trabalhadores. O exemplo era o descontentamento com o progresso medíocre da cooperativa. Críticas ainda mais fortes foram feitas contra Laydner e a direção do Sindicato, que segundo Couto de Magalhães Neto, tiveram em passado recente, grande força junto aos trabalhadores, mas a perderam ao deixar prosseguir a questão do reajuste salarial de forma a decepcioná-los²³⁶.

A declaração que a folha era apartidária foi inútil; em seu primeiro número divulga seu principal objetivo e que, se alcançado, significaria seu estabelecimento entre os ferroviários, especialmente da Sorocabana e o cumprimento de sua tarefa partidária, que era a eleição da chapa para Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Empregados da EFS, composta por Gaspar Ricardo Jr, que a encabeçava, os engenheiros Acrysio Paes Cruz, Luiz Netto e os ferroviários Alberto Ferreira e Francisco Marques, todos “perrepistas”. Era uma chapa pró-patronal que desejava ser eleita pelos trabalhadores.

Carone²³⁷ indica que esse era um momento em que o estado de guerra já perdia parte de sua força e acabou não sendo mais renovado pela Câmara Federal. Para os partidos burgueses, passado o “perigo subversivo”, sufocada a classe operária e a esquerda tenentista em seus partidos, movimentos, sindicatos e dentro da Aliança Nacional Libertadora, era a vez de se prepararem para a sucessão de Getúlio Vargas, que deveria dar-se em 1938. O PRP queria voltar ao poder e para isso, precisava reorganizar-se. Como havia perdido o controle da máquina eleitoral que dominara durante cerca de 40 anos, precisava fazer novas bases eleitorais. Supomos que os ferroviários, numerosos e importantes economicamente para o estado, eram uma das bases almejadas.

A campanha para a eleição dessa chapa à Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões foi levada a partir daquela data, 12 de março, pelo Comitê Central dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. As eleições estavam marcadas para 28 de outubro de 1937.

²³⁶ *O Ferroviário*, 13/08/1937.

²³⁷ Edgar CARONE, *A República Nova (1930-1937)*.

Nesse momento, surgiu uma outra corrente, que acabou se tornando uma entidade, o Comitê Central dos Ferroviários da EFS. Era presidido por Diógenes Nunes de Oliveira, o mesmo que dirigira o Centro dos Telegrafistas em 1933 e disputara a direção do SFEFS com os sindicalistas proletários (o que veremos mais adiante) e Couto de Magalhães Neto na Comissão de Propaganda²³⁸. Mais que conservador e patronal, como demonstrara ser em 1933, Diógenes e seu grupo no Comitê Central foram nos meses seguintes, reacionários. A defesa em nome dos trabalhadores girou em torno da reivindicação da conquista do “dia dos ferroviários”, data comemorativa para a categoria e “prova de respeito” da sociedade para com ela; a defesa da criação do Sanatório para os ferroviários tuberculosos em São Roque e, a mais importante, a equiparação dos ferroviários paulistas aos funcionários públicos estaduais. Tais reivindicações foram iniciadas juntamente com *O Ferroviário* e depois disputaram com ele o controle sobre os ferroviários.

A folha anunciava o crescimento do Comitê Central, com a criação de subcomitês e eleição de seus integrantes no interior, nas mesmas cidades em que existiam as Delegacias Regionais do SFEFS. Em 2 de abril foram eleitas a Comissão Dirigente Central e do subcomitê de Sto. Antônio e nomeada outra para o de Piracicaba. Em nove de abril, foram criados subcomitês em Bauru e Mairinque. No dia 16, foi criado o de Assis. No Ramal de Itararé houve disputas sérias entre os sindicalistas e o pessoal do Comitê Central pela influência sobre os trabalhadores.

A maior campanha desenvolvida pelas duas entidades, então misturadas e fundidas, era a da equiparação dos ferroviários aos funcionários públicos estaduais, ou sua incorporação nesses estatutos. Essa não era uma questão nova, pois em 1933 os sindicalistas a combateram quando o diretório do Partido Socialista Brasileiro da Barra Funda solicitou a equiparação, tendo em vista que os ferroviários tinham descontados em seus vencimentos, um imposto que vigorava em meio ao funcionalismo. As críticas ao Partido foram feitas por ele não ter consultado os trabalhadores antes de falar em seu nome.

Os sindicalistas proletários eram contrários a equiparação dos ferroviários ao estatuto de funcionários públicos porque isso só privilegiaria cerca de 10% dos trabalhadores da EFS, o pessoal dos escritórios e os trabalhadores de linha, das oficinas, dos trens etc., nada ganhariam com isso.

²³⁸ *O Ferroviário*, 02/04/1937.

Mas, o mais importante e não citado por nenhuma das partes era que, se eventualmente os ferroviários fossem considerados funcionários públicos, perderiam o direito de se sindicalizar, pois a lei de sindicalização barrava esse direito à categoria. Essa foi uma discussão travada com a administração de Gaspar Ricardo Jr. entre o final de 1933 e início de 1934. Gaspar, sob orientação do consultor jurídico da EFS, rompeu negociações e relações com o Sindicato por considerá-lo ilegal, tendo em vista que os ferroviários eram, segundo seu julgamento baseado em leis anteriores à Revolução de 30, funcionários públicos. Veremos melhor essa discussão quando tratarmos da greve de janeiro de 1934. Essa implicação certamente era a mais importante para os sindicalistas, determinando sua oposição ao projeto de equiparação.

Mas, como foi levada a questão pelos grupos e entidades de posicionamento político de direita, favoráveis ao patronato?

Havia um projeto parado na Câmara dos Deputados Estaduais, de autoria de João Carlos Fairbanks, que visava equiparar os ferroviários aos funcionários públicos estaduais. O grupo de *O Ferroviário* “descobriu” esse projeto e pediu ao deputado e a outros, que o reapresentassem em discussão, com vistas à aprovação. Adhemar de Barros, então deputado estadual, secundou Fairbanks e logo tomou a liderança na defesa desse projeto, que inicialmente referia-se apenas à Guarda Civil. Logo, porém, esbarrou no artigo 92 da Constituição Estadual, recentemente promulgada, que não incluía os empregados em ferrovias como funcionários públicos, mas os tratava como prestadores de serviços ao público e ao estado e não diretamente funcionários dele²³⁹. O projeto ficou estacionado novamente.

O Comitê Central mandou telegrama às bancadas na Câmara Estadual, pedindo apoio ao projeto. Artigos de autoria de Couto de Magalhães Neto e de Diógenes N. de Oliveira defenderam a causa, apontando que o Governo do Rio Grande do Sul equiparara os ferroviários gaúchos aos seus funcionários públicos. Por que não acontecer o mesmo em S. Paulo? Diógenes rebatia a crítica de que esse projeto só beneficiaria os escriturários e chefes burocráticos, apelando para os exemplos não esclarecidos dos ferroviários da Central

²³⁹ Notamos que a situação era confusa, pois para demissão de um ferroviário da Sorocabana, era necessário antes a Administração mover um processo junto ao Conselho Nacional do Trabalho e esse órgão é que autorizaria ou não a demissão, via Diário Oficial.

do Brasil e gaúchos. Não esclarece a questão porque não menciona as vantagens adquiridas por eles após a equiparação²⁴⁰.

Prosseguia em paralelo as críticas ao Sindicato; à Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões, composta conjuntamente por sindicalistas e pelo engenheiro Carlos Veiga, “peceista” (constitucionalista) e especialmente, continuava a campanha pela chapa encabeçada por Gaspar Ricardo Jr., quando esse faleceu repentinamente no começo de maio de 1937. A chapa ganhou seu nome e prosseguiu, encabeçada pelo engenheiro Acrysio Cruz, um dos chefes de divisão da EFS. O Comitê Central solicitou ao Diretor Mário Salles Souto, a denominação de uma das estações da Linha Mairinque-Santos, que estava em fase terminal de sua construção, em homenagem a Gaspar Ricardo Jr.

Durante os meses de maio e junho, o grupo de *O Ferroviário*, liderado por Couto de Magalhães Neto e o grupo de Diógenes, trabalharam conjuntamente. Mas, problemas político partidários, que depois vieram a ganhar seriedade, apareceram.

No dia 3 de julho, o Comitê Central realizou uma concentração expressiva em Sorocaba, tendo como objetivo divulgar o andamento da questão da equiparação na Câmara dos Deputados. Porém, Diógenes e Luiz G. Alves, foram mais adiante e lembraram “aos ferroviários o apoio que o Sr. Armando Salles de Oliveira, candidato à Presidência da República e o Sr. Sílvio de Campos, chefe da dissidência do Partido Republicano Paulista, vêm emprestando à causa, sendo os nomes dos dois ilustres paulistas vibrantemente aplaudidos”²⁴¹.

O apartidarismo d’*O Ferroviário* foi por água abaixo. Eles apoiavam indiscutivelmente o PRP e José Américo de Almeida à Presidência da República.

Na edição de 10 de julho, Couto de Magalhães Neto e a equipe d’*O Ferroviário*, romperam publicamente com o Comitê Central, acusando-o de exageros e de “volúpias de última hora” em relação aos sindicatos. O Comitê começara a pregar a extinção dos sindicatos argumentando:

“Os sindicatos foram uma doce ilusão que passou. De bom mesmo nada trouxeram. Só lançaram entre a classe o sopro criminoso das discórdias internas. Derramaram à mão cheia, por aí, no seio da classe, o espírito da dissídia, acenderam o ânimo dos companheiros mais

²⁴⁰ *O Ferroviário*, 04/06/1937.

²⁴¹ *O Estado de S. Paulo*, 09/07/1937, Arquivo de Antônio Francisco Gaspar, Coleção de Recortes de Jornais sobre a EFS, Casa Aluísio de Almeida, IHGGS.

afoitos, essa volúpia de violências, que é a nossa própria desgraça e o aniquilamento completo das reservas de boas intenções, inimiga das boas conquistas.”

Essa posição reacionária do Comitê, contra os sindicatos em geral, forçou Couto de Magalhães Neto e seu pessoal a tomar uma posição conservadora, ao centro:

“Evidentemente, companheiros, vocês estão errados. Nós não discordamos de vocês, quando afirmam, no histórico dos sindicatos, as anomalias aí existentes. Aliás, todas as organizações de começo, sofrem desses males. Quase sempre, entre o trigo, há um grão de joio. Ora, nem por isso vamos querer destruir os sindicatos”²⁴².

O zelo conservador, travestido de democratismo, escondia uma das faces do problema, a conquista de votos e a influência sobre a massa dos trabalhadores, almejada pelos “perrepistas”. Acusaram o Comitê Central de não conseguir empolgar a massa:

“Se há erros, muito maior razão nos assiste para lamentarmos a atitude assumida inesperadamente por vocês. A prova está que vocês lutam com escassez de número e onde quer que vocês pisem, vocês são obrigados a trabalhar de portas fechadas. Por ventura não será um índice de descontentamento geral dos ferroviários da Sorocabana a respeito de vocês? Muito nos admiramos que vocês usurpem uma bandeira que não lhes pertence. A história das vantagens dos estatutos dos ferroviários está claro, continua deste lado ainda”²⁴³.

O realce do grupo de *O Ferroviário* em afirmar que não combatia o sindicato nem o sindicalismo, mas a direção demagógica de Laydner e a esquerda do movimento operário, também tida como demagógica e extremista etc., era uma tentativa de não se incompatibilizar com a massa dos sindicalizados e de se diferenciar definitivamente do Comitê Central. Ainda queriam eleger seus nomes para a Junta Administrativa da Caixa de Aposentadoria e Pensões da Sorocabana e tinham muito interesse nas eleições para a Junta da Caixa da SPR e de seu Sindicato. Queriam escapar ao destino do Comitê Central, que até então propagandearam e divulgaram.

O Comitê Central, contando com Nayme Bussamara, jornalista que participava regularmente na revista *Nossa Estrada*, expressou-se por outra folha homônima, veiculada pelo *Diário de S. Paulo*, rival político do *Correio* e apoiador de Armando Salles de Oliveira.

Notícias de contestação ao Comitê Central começaram a ser divulgadas pelo *Ferroviário*. Em Botucatu, centenas de ferroviários reunidos em assembléia protestaram

²⁴² *O Ferroviário*, 10/07/1937.

²⁴³ *Idem*.

contra o Comitê Central, mandando um telegrama à Diretoria do SFEFS, negando autoridade ao Comitê para falar em nome da “classe consciente” e o mesmo fizeram os de Bernardino de Campos. Comentaram a passagem de um abaixo-assinado do Comitê Central, com o qual pretendiam angariar pelo menos 500 assinaturas para conseguir autorização para tratar dos problemas dos ferroviários. Questionaram a sua legitimidade, já que vinha fazendo essa representação anteriormente, sem essa preocupação e também o motivo de tal lista só correr dentro dos escritórios e não na linha²⁴⁴.

Nas edições seguintes d’*O Ferroviário do Correio Paulistano*, foram feitos diversos ataques ao Comitê Central, negando-lhe a legitimidade de levantar a bandeira, travada, do projeto da equiparação dos ferroviários ao funcionalismo público estadual de S. Paulo, o culpando pelo entramento do projeto, porque teriam realizado manobras politiqueras que redundaram em prejuízo aos “trabalhadores”.

Após o rompimento com o Comitê Central, Couto de Magalhães Neto e o engenheiro Acrycio Paes Cruz montaram a Frente dos Ferroviários da EFS, para poder continuar na disputa pela direção da Junta da Caixa de Aposentadorias e Pensões. Em 14 de setembro, a folha saiu com o subtítulo: órgão da Frente dos Ferroviários de S. Paulo.

O Comitê Central foi se decompondo e não tivemos mais notícias dele a partir do final de julho. Pouco antes disso, quando os “perrepistas” se referiam a ele, o faziam em termos como “ex-comitê ferroviário”, “comitê de triste memória” etc.

Da mesma forma que os perrepistas criaram uma nova frente “apolítica”, que logo se auto-desmascarou, os antigos membros do Comitê Central se organizaram em uma frente política pouco mais ampla, porém mais contraditória com seu passado recente e talvez com seu presente, a União Democrática Trabalhista, da qual tivemos notícia a partir de 20 de agosto, pelo *Ferroviário*, que a ironizou.

De fato, cabia uma certa ironia à UDT: aderiram a ela, trabalhadores e o ex-diretor do Sindicato, antigo militante do PSB e líder da oposição sindical influenciada pelos comunistas e que fora filiada à ANL, Benedicto Dias Baptista; Custódio Guimarães, diretor da Cooperativa e também Diógenes de Oliveira, diretor do extinto Comitê Central e outros membros dessa organização. Elementos díspares, muitos dos quais nunca foram trabalhadores assalariados, compunham a UDT, que antes mesmo de ser democrática e

²⁴⁴ *O Ferroviário*, de 10 e 24 de julho de 1937.

“trabalhista”, era uma frente de apoio a Armando Salles de Oliveira e à coligação liderada pelo Partido Constitucionalista. O componente “democrático” de sua sigla opunha-se tanto a ditadura não assumida de Getúlio, quanto ao reacionarismo do PRP. Mas evidentemente, era uma liberal democracia que propunham, sendo assim, o componente “trabalhista” era mais um chamariz que propriamente realidade.

A ironia da Frente dos Ferroviários de S. Paulo em relação à UDT pode ser aceita, sob a condição de ser aplicada à ela também.

Ambos os grupos continuaram disputando a paternidade do projeto de equiparação e o apoio dos ferroviários. Suas chapas para a eleição da Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões da EFS tiveram que ser refeitas. Após a dissolução do Comitê Central, muitos membros de sua chapa, a “Gaspar Ricardo Jr” abandonaram-na, o que a desfigurou. Pouco depois, a chapa se desfez. Alguns de seus antigos membros formaram outra, sob a orientação da Frente dos Ferroviários de S. Paulo, sob a liderança de Acrycio Cruz.

A chapa de Acrycio se propunha a renovar a Junta Administrativa da Caixa, para supostamente fazer com que ela realmente trabalhasse em favor dos ferroviários, o que não acontecia, segundo Couto de Magalhães Neto, que considerava amorfa a Junta, da qual participava Carlos Veiga e os representantes do Sindicato. A crítica era sobre o uso dos recursos da carteira habitacional: teriam comprado um “pântano”, um “brejo” na Barra Funda, apelidado de “forno de lixo” e de paraíso de urubus e moscas. As casas que aí se construiriam, em número de 30, eram tidas como insalubres e o fato era considerado como uma verdadeira “chicana”, o que provava o esbanjamento dos recursos destinados ao bem-estar dos ferroviários²⁴⁵.

O Sindicato, por sua vez, resolveu apoiar a chapa oficial, liderada pelo engenheiro Carlos Veiga, um dos chefes de divisão da EFS, ligado aos chamados “peceistas”.

A Frente dos Ferroviários criticava semanalmente Carlos Veiga e voltou a criticar o Sindicato e a Cooperativa, já que o dirigente da última entrara para a UDT. O grupo de Laydner, que dirigia o Sindicato, continuou no litígio acirrado com Custódio Guimarães que presidira a Cooperativa durante todo o período, sendo ambos criticados constantemente pelo grupo de *O Ferroviário*.

²⁴⁵ *O Ferroviário*, 16/04/1937.

Para tentar dar um novo ânimo à questão da equiparação dos ferroviários ao status de funcionários públicos estaduais, Couto de Magalhães Neto considerou que os ferroviários, na verdade, já eram funcionários públicos, graças a um decreto de maio de 1929, de Júlio Prestes, quando ainda era Presidente do Estado de São Paulo²⁴⁶. O articulista da Frente dos Ferroviários desconsiderava o fato de que a Revolução anulava muitas leis, inclusive essa, pois havia uma nova Constituição estadual. Para os fins de propaganda política eleitoral aos quais a campanha servia naquele momento, já havia a equiparação legalmente, ainda que o fato juridicamente estivesse superado. A efetivação dela se daria em um novo governo que se preocupasse realmente com os ferroviários e ele seria o do PRP, que em seu governo anterior elaborara a lei.

A UDT e o Partido Constitucionalista, em sua propaganda conjunta dirigida aos ferroviários, criticaram severamente o PRP, afirmando que em seu governo não havia voto secreto e se votava em candidatos pré-nomeados, além da política policial aplicada sobre o proletariado. Teriam sido 40 anos de vícios republicanos, “consertados” pela Revolução. Eles não faziam menção à política abertamente policial e extremamente repressiva sobre os trabalhadores praticada por Vargas, pois defendiam que os verdadeiros interesses dos trabalhadores eram propostos pelos sindicatos legalizados, nos quais não poderia haver política ideológico partidária incompatível com a Segurança Nacional.

Em setembro e principalmente em outubro, a campanha para as eleições da Caixa de Aposentadorias e Pensões aumentou, e teve início a campanha pela eleição de José Américo para Presidência com a propaganda do PRP, sempre procurando explorar a questão da equiparação.

Com o golpe do Estado Novo, as eleições presidenciais foram canceladas e o grande objetivo político para o qual se queria influenciar os ferroviários, quer pelos constitucionalistas, quer pelo PRP estava anulado. Restava agora aos “perrepistas”, concentrar todas as suas atenções nas eleições da Caixa de Aposentadorias e Pensões da Sorocabana. O objetivo inicial na tal eleição era, caso houvesse vitória, fazer com que ela servisse de apoio na propaganda presidencial e para as eleições do Sindicato que estavam próximas.

²⁴⁶ *O Ferroviário*, 04/09/1937.

O Ferrovário criticou severamente o Sindicato, afirmando que sua posição fora dúbia diante da greve branca de setembro – outubro de 1937, pelo novo reajustamento dos salários. Couto de Magalhães Neto afirma que o sindicato estava impossibilitado de assumir as reivindicações e as responsabilidades da greve, por causa de seus compromissos com Carlos Veiga, que apoiava na reeleição da Junta Administrativa da Caixa, mas não podia deixar o movimento correr à sua revelia²⁴⁷. O articulista apresenta uma crítica interessante, que retomaremos mais adiante, quando tratarmos das ações e reivindicações dos ferroviários, intencionando a desmoralização política do grupo de Laydner, que dominava o SFEFS, desde meados de 1934.

O SFEFS, mesmo enfraquecido por longas e desgastantes disputas internas, com a Cooperativa e mesmo diante dos trabalhadores, em relação aos insucessos e fraqueza nas negociações pelo reajustamento salarial, que causaram descontentamento geral e foram resolvidas em greve branca, entre setembro e outubro de 1937, quase que à revelia dele, foi vencedor nas eleições.

As eleições de 17 de novembro de 1937 para a Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões da Estrada de Ferro Sorocabana, para o quadriênio 1938-41, deram a vitória à chapa UDT – Sindicato na seguinte colocação: Carlos Veiga com 3.907 votos; Benedicto Dias Baptista com 3.599 e Armando Laydner com 2.575. A EFS indicou como seus representantes, os engenheiros Ruy da Costa Rodrigues – derrotado nas eleições –, Lamartine Navarro e J. B. Vasques e como suplentes, Jarbas Trigo e Andreilino Pedroso²⁴⁸.

A última edição de *O Ferrovário*, ocupando apenas meia página, foi 18 de dezembro de 1937. Defende a inauguração de uma herma em homenagem a Gaspar Ricardo Jr. e apresenta um artigo sobre o papel dos sindicatos no Estado Novo, de acordo com a Carta Constitucional de 10 de novembro de 1937. Ele desapareceu silenciosamente.

2.2.4 Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana

Em setembro de 1937, após o fracasso do Comitê Central dos Empregados da EFS, foi criada a Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana. Essa

²⁴⁷ *O Ferrovário*, 30/10/1937.

²⁴⁸ Revista *Nossa Estrada*, dezembro de 1937.

entidade surgiu em meio a grande disputa eleitoral entre as correntes com influência partidária, tanto de direita, como em relação ao Sindicato. Nesse momento de forte repressão após o levante comunista-aliancista de novembro de 1935, a oposição influenciada pelos comunistas e outras representadas na participação junto à ANL, estavam sufocadas e desmontadas. Provavelmente, os comunistas continuaram a atuar entre os ferroviários da Sorocabana, mas não controlando a ala politicamente atuante como foi a Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana, assuntos que trataremos posteriormente.

Essa Associação, também nasceu em meio aos chefes graduados da empresa e teve eminente caráter sindical, mas com características integralistas marcantes. A revista *Nossa Estrada* fez forte propaganda em seu favor, com tom acentuado pró-fascista, fortemente conservador e conciliador de classe: “Ela prega a harmonia, a união; tem rumos certos traçados e a vontade firme de vencer”. “Tende confiança em nós; assumimos perante Deus e parente cada um dos companheiros, a responsabilidade de executar, em todos os seus itens, o programa da Associação”²⁴⁹.

O Ferroviário também considerava a Associação Profissional como uma entidade de caráter fascista²⁵⁰. Semanas depois, essa mesma folha questionava o caráter de classe da Associação Profissional, tendo em vista que seus aderentes eram todos chefes de divisões, de serviços etc.; nenhum operário teria se associado e muitos teriam recusado a adesão publicamente, diante de vários outros companheiros e colegas de trabalho²⁵¹. Houve discussão aberta entre Benedicto Dias Baptista²⁵², membro da União Democrática Trabalhista, centro-direita, com Mário Cabral Jr., representante integralista, sobre o caráter da organização. Benedicto acusou-o de querer fascistizar a Associação²⁵³, quando da apresentação de seu programa na sessão preparatória, na qual houve a presença de numerosos chefes tendo sido realizada em uma sala da Seção de Tráfego da EFS.

Em seu manifesto, assume o programa com todos os atributos sindicais: criação de escolas, bibliotecas etc.; promover melhorias salariais e das condições de trabalho, mas

²⁴⁹ *Nossa Estrada*, Setembro de 1937.

²⁵⁰ *O Ferroviário*, n.º 28 de 09/10/1937.

²⁵¹ *O Ferroviário*, n.º 32 de 06/11/1937.

²⁵² Benedicto Dias Baptista era ex-vice-presidente do SFEFS, um dos ex-líderes da Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana e naquele momento, membro da União Democrática Trabalhista, de centro direita, apoiadora política de Armando Salles de Oliveira à Presidência da República.

²⁵³ *O Ferroviário*, idem.

“dentro dos limites da justiça, dos interesses gerais de ordem pública e dos recursos da Estrada”; prevenir e dirimir conflitos entre empregados e a administração etc.

“A Associação não vê nos trabalhadores simplesmente a **massa** [sic]; ela distingue e reconhece em cada um a sua dignidade de homem, com harmonia interior, que deve ser mantida mesmo quando ele entre em ação”²⁵⁴.

O manifesto menciona muito a família, a fé, a hierarquia e até a empresa – todos os direitos devem ser defendidos, desde que não firam a empresa, as leis, a ordem e que não sejam “abusivos”.

“Ela visa congregiar todos os ferroviários da Sorocabana em um bloco sólido, sem distinção de categorias, credos políticos, religiões ou quaisquer compromissos com outras associações de classe. Assim, ela não é contra o Sindicato, o Centro Ideal, a Cooperativa [de Consumo dos Ferroviários da EFS, criada anexa ao Sindicato], etc. Nas questões em que essas organizações têm a mesma orientação e finalidade da Associação, será estabelecida, de comum acordo, uma norma de ação para cada entidade, mediante termo de concordata. É assim, um movimento de harmonia e não de luta.

Um movimento desse vulto só se pode efetivar mediante disciplina e escala hierárquica na Associação. Deverão todos os associados por ocasião de sua adesão, prestar compromisso de disciplina e obediência às autoridades da Associação, cumprindo as ordens que receber, desde que elas se enquadrem no programa estabelecido neste manifesto. A falta de disciplina implica na exclusão, mediante processo organizado por Conselho eleito pelos associados.

É também necessária união total, ou pelo menos da grande maioria dos empregados da Estrada. A Associação só se organizará se obtiver a adesão de 8.000 empregados, no mínimo. Caso isso não aconteça, este manifesto fica sem efeito e os seus organizadores dispensados de qualquer compromisso com os que o tiverem subscrito”.

São Paulo, 9 de outubro de 1937.²⁵⁵

No texto fica clara a tendência autoritária e de cunho integralista da entidade, comprovada por seus apelos à autoridade e referências a Deus, à Família e à Pátria. A promessa do tratamento do trabalhador não como massa, mas em sua individualidade integral, mesmo quando ele está trabalhando, é uma contradição, na medida em que pretende que o associado seja um cumpridor de ordens, submetido à rigorosa disciplina e hierarquia. Parece-nos que os autores desse manifesto quiseram marcar a diferença ideológica em relação ao sindicalismo de classes proletário, que utilizava-se fartamente do

²⁵⁴ *Nossa Estrada*, Setembro de 1937.

²⁵⁵ *Idem, ibd.*

termo *massas*, do que algo que realmente estivessem dispostos ou em condições de fazer, em consonância com sua orientação ideológica.

Elemento extra, é sua referência à empresa e sua preocupação com a mesma, condicionando o atendimento das reivindicações por direitos de seus sócios às conveniências e necessidades da EFS e julgando em relação à ela, o que seria ou não “abusivo” em matéria de direitos.

Quando o manifesto menciona a questão da *falta de disciplina* e propõe o rigor em sua manutenção e respeito hierárquico, além de expressar o seu caráter autoritário, supomos alusão ao Sindicato, que com as violentas dissensões internas, e debates travados em público, com organização de oposições, declarações políticas, organização de Assembléias Gerais etc., parecia desorganizado. Supomos, que isso pode ter provocado seu desgaste junto às suas bases. A Associação Profissional propunha-se como alternativa *ordeira*...

Outro ponto interessante a destacar é o da pretensão da Associação Profissional de iniciar quase que imediatamente com um quadro de 8 mil sócios “*no mínimo*”, senão com a totalidade dos trabalhadores da EFS. A EFS tinha durante esses anos, cerca de 12 mil empregados, o que daria à Associação Profissional dois terços deles. Caso ela os obtivesse, supomos que conseguiria a desfiliação desses trabalhadores junto ao SFEFS, que possuía cerca de 11 mil filiados, dessa forma asseguraria o direito, segundo as leis de 1934, de representar legalmente os trabalhadores e tornando-se na prática, a única entidade realmente reconhecida, já que o Sindicato o seria, mas perderia sua capacidade legal de representação dos trabalhadores.

Conseqüentemente, essa era uma pretensão sindical semi declarada da Associação Profissional e, pelo seu caráter, representava uma disputa ideológica com o Sindicato que se pretendia democrático e defensor de classe do proletariado, com tendência inicialmente socialista, ao menos expressa e propagandeada.

Essa disputa com o SFEFS fica mais clara, quando reparamos que a Associação Profissional surgiu em meio à uma greve branca, organizada como conseqüência do forte mal-estar que envolvia os trabalhadores, especialmente os operários das oficinas de Sorocaba e de Mairinque. A greve branca de setembro-outubro de 1937 foi vitoriosa, da mesma forma que sua antecessora, mais curta, porém mais violenta, a grande greve de Janeiro de 1934.

A criação da Associação Profissional, com suas características e caráter adotado, parece-nos uma clara resposta da Administração da Estrada ao Sindicato e uma tentativa de derrotá-lo. O próprio caráter integralista da nova entidade marcava a oposição mais completa a este e, supomos que a Administração de Mário Salles Souto tenha deixado que elementos integralistas existentes entre sua chefia agissem em combate ao sindicalismo de classe reivindicativo. Seria uma forma de combatê-lo, mas não diretamente, como o fizera Gaspar Ricardo Jr. que fracassara em seu intento.

No início de 1938, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana passou um telegrama à polícia, acusando a diretoria da EFS de estar perseguindo funcionários, para “obrigá-los a apoiar” a Associação Profissional.

O delegado de polícia ouviu as partes, os delegados sindicais, a representação da Administração da EFS e o departamento jurídico da Associação, bem como diversos funcionários da empresa. O fato se concretizava com a remoção forçada de um chefe de estação pelos motivos mencionados. Houve trabalhadores desmentindo o Sindicato e um declarou que a perseguição se dera porque o referido chefe de estação havia fixado cartazes em apoio ao Estado Novo. Seguiram-se acusações recíprocas entre o Sindicato e a Administração de exploração política da massa dos trabalhadores, de subversão de desrespeito ao Estado Novo. O delegado de polícia concluiu pela improcedência da acusação do Sindicato²⁵⁶.

A Associação Profissional teve pouco sucesso entre os trabalhadores. Pelas informações que dispomos, parece que teve maior quantidade de adesões entre os trabalhadores de escritório do que entre os operários, embora supostamente tenha se registrado adesões “em massa do pessoal de trem e de depósito” na linha da Ituana. Seu manifesto teria sido bem recebido em Piracicaba e na linha da Ituana, dezenas de adesões se registraram, inclusive “cem por cento dos serventuários da estação, dos escritórios, almoxarifado” etc.²⁵⁷.

Contudo, o número de dezembro de 1937 de *Nossa Estrada*, juntamente com propagandas a favor do “Governo Forte”, expressando a adesão ao Estado Novo e propagandas da Associação Profissional, vemos um possível ponto de resistência dos

²⁵⁶ Arquivo do DEOPS, Prontuário 6839, Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório de Investigação de 26/03/1938.

²⁵⁷ *Nossa Estrada*, dezembro de 1937.

trabalhadores. Elogiando e incentivando a todos a aderirem à Associação, Nayme Bussamara, articulista e propagandista da revista, revela alguns problemas em meio ao operariado, ao perguntar o por quê da não aceitação da entidade.

“União, Inteligência e Boa Vontade”

(...)

“Porque a Associação vem sendo apresentada, na sua maioria por chefes de serviço dos mais graduados? A dúvida a esse respeito é inteiramente descabida se atentarmos para o fato bem evidente de que, na Sorocabana, não há distinção entre chefes e subordinados. Todos são **empregados** [sic] da Estrada (...). O fato de a idéia ter nascido de um pugilo sincero de chefes é tanto mais significativa porque indica que a Associação nasce forte, bem amparada, bem alicerçada”.

As dúvidas dos trabalhadores sobre o caráter da Associação e da sinceridade em defender seus interesses, vinha certamente, do fato de ela ter sido criada e dirigida por chefes em uma época em que eram constantes os conflitos entre os operários e seus superiores hierárquicos nos locais de trabalho. Podemos supor ainda, que a desconfiança talvez também viesse da forte campanha anti integralista desenvolvida pelo Sindicato, desde novembro-dezembro de 1934, bem como da luta que as esquerdas em geral e o movimento operário travaram contra o integralismo entre 1934 e 35 e, de certa maneira, ainda travavam com menor intensidade até o Golpe de 10 de Novembro, que implantou o Estado Novo.

Veremos mais adiante, quando tratarmos da história do sindicato em si, que a luta entre integralistas e sindicalistas, fossem eles comunistas, trotskistas, libertários ou socialistas/tenentistas ou socialistas “amarelos” foi intensa, pelo menos no nível da propaganda e do combate aos “chefes” que usavam a “camisa verde”. Segundo Maria Helena S. Paes²⁵⁸, a disputa entre os sindicalistas “amarelos” ou “ministerialistas” com os integralistas foi intensa no sindicato dos metalúrgicos da cidade de S. Paulo. A diferença é que naquele sindicato, os integralistas chegaram à direção, depois de uma intervenção do Departamento Estadual do Trabalho e só foram removidos após o início da repressão efetiva contra a Ação Integralista Brasileira, em 1938 e, através de uma nova intervenção do DET.

²⁵⁸ Maria Helena S. PAES, *O Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo: 1932 – 1951*.

O *Syndicalista* fez importante campanha contra o integralismo em 1937, poucos meses antes do lançamento do manifesto da Associação Profissional, em letras garrafais:

“Num regime em que só vale a opinião do chefe, o operário perde até o direito de viver. Em busca dessa prática fascista é que os integralistas armam suas milícias verdes contra a liberdade do proletariado”²⁵⁹.

Somando a intensa campanha contra o integralismo em geral e contra os chefes adeptos dessa ideologia desde 1934 e outras campanhas, podemos supor que grande parte dos trabalhadores em contato com os sindicalistas, estivesse pronta a recusar, ou, ao menos, desconfiar dos apelos e palavras de ordem direitistas.

Uma chamada importante é o texto de última página, no *Syndicalista*²⁶⁰, que faz apelo para que os ferroviários ficassem atentos contra a arremetida de chefes de distrito, inspetores etc. que tivessem aderido ao integralismo. A ideologia foi apresentada como extremismo de direita, infiltrada nos serviços públicos, visando subverter a ordem dentro de um estado democrático de direito. É possível que os sindicalistas visassem o combate à Associação Profissional, cuja organização e preparativos deveriam ser de conhecimento geral.

Os sindicalistas procuraram utilizar a mesma tática conservadora que os apresentava diversas vezes como “extremistas” contra os integralistas, apresentado-os do mesmo modo, mas de direita. Seriam eles propagadores de idéias estrangeiras incompatíveis com a índole e tradições brasileiras; de idéias que subverteriam a ordem e trariam o caos.

E apresentavam o aspecto classista burguês autoritário do integralismo, bem como procuravam demonstrar e advertir sobre as conseqüências para os trabalhadores, da aplicação prática desses princípios.

Os sindicalistas também reforçaram sua posição com a instauração do Estado Novo, quando destacaram que:

“A nova Constituição assegura exclusivamente aos sindicatos reconhecidos, o direito de representar e defender os interesses dos profissionais de uma mesma profissão.

De acordo com esta disposição constitucional, o Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana é a única organização profissional que tem o direito de representar, perante os poderes

²⁵⁹ *O Syndicalista*, n.º 32, maio de 1937.

²⁶⁰ *Idem, ibid.*

constituídos ou Administrativos, os direitos e os interesses dos empregados da referida ferrovia.”²⁶¹

Novamente usaram argumentos conservadores e adesistas ao regime, para combater, embora sem citar nomes, as pretensões sindicais da Associação Profissional.

A partir de julho de 1938, depois da Intentona Integralista de 11 de maio de 1938, os artigos de extrema direita deixaram de ser publicados e a revista *Nossa Estrada* passou a ser editada por outro grupo, apresentando artigos francamente favoráveis e propagandistas sobre o Estado Novo, tanto sobre seu caráter autoritário específico, como sobre sua política trabalhista.

Ao mesmo tempo, deixaram de ser publicados artigos sobre a Associação Profissional, até o final do recorte temporal abordado em nosso trabalho. Pouco sabemos sobre a Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana a partir de então²⁶².

²⁶¹ *O Syndicalista*, n.º 33, Novembro de 1937.

²⁶² Sabemos que após o Estado Novo, continuou vedado aos ferroviários da Sorocabana constituírem um sindicato reconhecido oficialmente. Eles utilizaram uma Associação Profissional do mesmo nome dessa de 1937 para fins sindicais. Cf. Guarino Fernandes dos SANTOS, *Nos Bastidores da Luta Sindical*.

PARTE II – Relações e conflitos na Estrada de Ferro Sorocabana

CAPÍTULO 3 - Entre os trabalhadores: as relações entre os ferroviários, a empresa, o Estado e o sindicalismo.

3.1 A formação do sindicalismo dos ferroviários: o Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo.

As iniciativas de organização dos ferroviários, tanto da Estrada de Ferro Sorocabana, quanto de outras ferrovias paulistas – até onde as pesquisas e a literatura revelaram – foram inicialmente direcionadas a empreendimentos mutualistas e beneficentes em sua maioria. Criaram uniões e ligas operárias, como a União Operária de Jundiá que congregava os operários da Paulista e foi protagonista da greve de 1906²⁶³ e a signatária do manifesto dos ferroviários da Sorocabana em 1914, surgida durante a greve, que foram efêmeras. Delas temos notícias apenas de sua criação, em fases de efervescência do movimento operário, ou em momentos de greves, como a União dos Ferroviários de 1914 acima referida e outra União Geral dos Ferroviários de 1919, citada por Maria de Fátima S. Moreira²⁶⁴, que por sua vez, encontrou a informação no jornal libertário *A Plebe*²⁶⁵.

Alguns centros e sociedades de beneficência tentaram desempenhar alguma forma de atividade sindical, como atestam documentos a respeito, como o *Projeto de Estatuto do Centro Ideal Ferroviário*.

Esse mesmo Centro foi proposto como ponto de partida de um sindicato oficial para os trabalhadores da EFS.

Alguns documentos consultados revelam que setores dos ferroviários ressentiam-se da ausência de uma organização que os representasse de forma sindical. Durante a Primeira República as tentativas não tiveram sucesso. Os ferroviários tiveram que esperar a

²⁶³ Célia R. CALVO, *Trabalhadores e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890 – 1925* e Dulce M. Pompeo C. LEME, *Trabalhadores Ferroviários em Greve*.

²⁶⁴ Maria de Fátima S. MOREIRA, *A organização do processo de trabalho: sua dimensão política na Estrada de Ferro Sorocabana (1920 – 1940)*.

²⁶⁵ Segundo a autora, o articulista pedia para que a União Geral dos Ferroviários fosse reorganizada, abatida como foi pela repressão durante as greves daquele ano. Cf. Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.* Consideramos que essa devia ser uma entidade que congregava trabalhadores de diversas ferrovias que moravam na capital do estado e em localidades próximas.

legalização do sindicalismo pelo Governo Provisório – ou só a partir daí tiveram sucesso – para se organizar e criar sindicatos propriamente ditos.

Giannattasio²⁶⁶ cita passagens das memórias de Massilon Bueno²⁶⁷, ao contar a história do acidente entre dois trens envolvendo seu pai, maquinista de um deles. Com mais de 35 anos de serviços foi dispensado e nessa situação, escreve uma carta a Getúlio Vargas, contando sua versão dos fatos. Foi recebido no Palácio presidencial pelo próprio Chefe de Estado, que o aposentou e o fez ver “que isso tudo estava acontecendo porque eles ainda não tinham um sindicato” reconhecido. Esse homem voltou para Assis, cidade em que morava, atendida pela Estrada de Ferro Sorocabana e iniciou a propaganda para arregimentação e coleta de assinaturas dos operários por toda a linha férrea, com o objetivo declarado de criação de um sindicato oficial, ainda em 1931. E para o autor citado, essa teria sido uma das origens do sindicato dos ferroviários da Sorocabana.

Entretanto, não encontramos provas documentais sobre tal fato.

A primeira experiência sindical oficial de que encontramos indícios foi a do Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo. Foi fundado em 24 de abril de 1931, “de acordo com o Decreto Federal n.º 19.770 (...) e reconhecido pelo Ministério do Trabalho em 17 de outubro de 1931”. Constituiu-se com um mínimo inicial de trinta sócios, sendo mais de dois terços de brasileiros, como rezava o referido decreto²⁶⁸.

Ainda segundo seus Estatutos, tinha “por escopo imediato”, pleitear a representação de delegados dos trabalhadores, através do sindicato, junto às Caixas de Aposentadorias e Pensões das diferentes empresas que tivessem seus empregados representados pelo Sindicato; “fundar e pleitear a direção de Cooperativas dos empregados ferroviários”, entre outros pontos. Esses objetivos “imediatos”, foram desempenhados pelo Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana – saído de dentro da organização estadual – ao longo de seus quase oito anos de existência legal.

Em entrevista ao jornal *A Platéia*, o secretário geral do Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo, Benedicto Barbosa, afirma que a organização fora fundada de acordo com os princípios legais e que pleiteava sua oficialização.

²⁶⁶ Gabriel GIANNATTASIO, *Norma Jurídica e Movimento Operário: 1933 – 1963. A experiência dos trabalhadores ferroviários e rurais do município de Assis.*

²⁶⁷ BUENO, Massilon. *Chico Ferroviário. Memórias de um anistiado. 1926-1982.* Assis: datilografado, 1982.

²⁶⁸ Artigo 1.º dos *Estatutos do Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo.*

“O fim é traçar à classe, em todo o Estado, uma diretriz definida e clara em face dos problemas fundamentais da vida social do Brasil. Sobre o tradicional confucionismo que reina no seio das classes trabalhadoras do Brasil, agravado na hora agitada mas fecunda, que vivemos e no instante em que a dúvida e o receio das afirmações categóricas ao sabor de todos os imprevistos, era preciso que se erguesse corajosamente uma bandeira que arrastasse na sua marcha, a mentalidade nova da Pátria, em contato direto com as angústias dos ferroviários que lutam com o desamparo, jugulados à conveniências estranhas e desviados de seu legítimo valor por uma série de erros que cumpre corrigir. O Sindicato surgiu, assim, para falar aos ferroviários das cidades, das vilas, a todos os ferroviários enfim, que lutam e anseiam pela grandeza material de uma classe que merece ser compensada (...) esforços que despense para a felicidade da nação. Somos de todos os operários, os que mais têm sofrido no regime das iniquidades e opressões e cumpre-nos, por isso, trabalhar para a breve emancipação.

(...)

“É preciso que, embora nos longínquos lugares onde um trilho se ache e que já é a prova evidente do progresso, vá também irradiar a luz de uma nova era, da qual temos esperança e que o ferroviário trabalhando tenha a concepção clara do que faz para o progresso de si mesmo e para a evolução da vida, compreendendo que esse seu esforço merece um conforto maior para si e para a família.”²⁶⁹

Fica claro nessa entrevista a mentalidade que animava os sindicalistas ferroviários desses anos, que veremos novamente expressa pelos militantes que formaram o Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana. Suas palavras à cerca do sindicato podemos estender ao sindicalismo, visto e entendido por ele e por esses homens que o organizaram em meio aos ferroviários. As idéias expressas estavam de acordo com os princípios dos “técnicos” chamados pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio para participar do Conselho Nacional do Trabalho, conforme a literatura consultada.

O sindicato passou a ser, daquele momento em diante, a voz e o defensor dos ferroviários, oprimidos e não recompensados na medida justa de seus esforços, situação que os angustiava, porque eram eles os agentes do progresso pelo Brasil à fora.

O sindicato devia ser o guia correto e corretivo em direção ao rumo certo a ser tomado pelos ferroviários – o da valorização da classe em relação ao progresso de que era agente – diante daqueles que procuravam “desviá-los” para seus próprios interesses. Fica

²⁶⁹ *A Platéia*, 28/09/1931.

claro que esses sindicalistas não eram revolucionários²⁷⁰ proletários (libertários, comunistas ou trotskistas), até porque, está implícita no discurso, a idéia de que a Revolução já ocorrera porque se abria ao país uma “nova era”. Nesse novo tempo, os problemas sociais passam a ser abordados de outro modo e eles, os trabalhadores sindicalizados e sindicalistas, levam adiante, seguindo os ditames da “evolução”, a emancipação da classe, em sintonia com o conjunto das mudanças e seu contexto.

Essa “emancipação” diante dos problemas sociais do país e da realidade vivida pelos trabalhadores e sentida por seus legítimos representantes, não pressupunha a luta de classes. Por isso, a Revolução que instauraria o governo proletário não foi aludida. Os trabalhadores evoluiriam, ocupariam merecido lugar de destaque na obra do progresso da nação “naturalmente” e não de forma revolucionária. A luta de classes não era necessária para garantir a efetivação dessas mudanças.

Devemos considerar as esperanças depositadas por certa parcela dos trabalhadores nas mudanças políticas ocorridas com a Revolução de 30, que iria corrigir as injustiças cometidas, no caso, no interior de S. Paulo, pela atuação do Partido Republicano Paulista. Exemplo disso é a carta de “Um Ferroviário”, publicada em 3 de janeiro de 1931, no *Cruzeiro do Sul*, denunciando os desmandos na seção de locomoção, como o aumento de salários e promoções por critérios políticos, além dos descontentamentos dos trabalhadores com a mudança do Depósito de Locomotivas de Sorocaba a Mairinque. Tais atitudes eram obras de homens ligados à política do PRP, que pouco se importavam com o operariado. Portanto, pedia a João Alberto, então o Interventor do Estado, providências.

Veremos que nem todos os trabalhadores, embora partidários da Revolução, se deixaram conduzir “naturalmente”, “evolutivamente” para um tempo de justiça social; alguns queriam vê-la imediatamente e, se fosse o caso, a fariam com as próprias mãos. Como ocorreu em Assis quando do incêndio da usina elétrica da cidade, logo após a vitória dos revolucionários, alguns estavam com os ânimos exaltados, ou demonstravam que isso poderia ser uma realidade:

²⁷⁰ É bem possível que se considerassem revolucionários no sentido do movimento de 1930, já que a política sindical e o próprio Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, eram considerados como resultados diretos da Revolução. Libertários, comunistas e trotskistas discordavam profundamente desse “revolucionarismo”, considerado artificial e conciliador de classes. Contudo, os sindicalistas tidos como “amarelos” e alguns grupos socialistas reformistas aderiram à política do Governo Provisório.

“Eis o ano novo que se apresenta aos ferroviários. Um ano que começa com injustiças e que terminará não se sabe como. (...) Quem poderá prever a que ponto chegarão os operários das Oficinas da Locomoção e da Tração, estes também grandemente descontentes? Felizmente, os operários da Sorocabana são intimamente ligados; a solidariedade dos funcionários da Sorocabana é um pacto de honra, um juramento sagrado.

Quem, insistimos nós, poderá prever a que ponto chegará esta animosidade já tantas vezes vítima de injustiças?

(...)

Relembramos (...) as palavras do grande tribuno e soldado, Batista Luzardo, um dos ídolos do povo que o venera: ‘Se algum dia virdes vossos direitos desrespeitados, tomai das armas e dizei que foi Batista Luzardo quem vos aconselhou’.”²⁷¹

Em outro jornal, encontramos a reclamação contra a continuidade da politicagem dentro da Sorocabana, “malgrado a Revolução” e o mal-estar de alguns operários com a mudança do Depósito de Locomotivas de Sorocaba para Mairinque²⁷². Com mal-estar ou não, as mudanças se efetivaram.

No momento da entrevista, o secretário geral do Sindicato ainda aguardava o reconhecimento oficial dos estatutos pelo Ministério do Trabalho. Obtido o reconhecimento, organizariam uma caravana sindicalista que se lançaria em propaganda e “esclarecimento” dos fins da organização pelo interior do Estado, onde quer que houvesse alguma concentração de ferroviários. Pretendiam organizar delegacias regionais do sindicato nas cidades com concentração expressiva da categoria.

E de fato, fizeram o que anunciaram. No início de 1932, uma caravana sindical foi a Sorocaba e lá organizou uma Delegacia Regional.

Os enviados da Sede Central de S. Paulo e da Delegacia Regional da Barra Funda formaram a Comissão Executiva, que chegou em Sorocaba em 24 de abril de 1932, às 10:40h. Seus integrantes foram recebidos na estação por populares, trabalhadores, representantes da imprensa local e ferroviária (que era a revista *O Apito*) e das autoridades locais.

O evento reuniu centenas de operários de Sorocaba e região²⁷³, na sede da Sociedade Beneficente 25 de Dezembro, às 13:00h, com a participação de vários oradores. Foi escolhido como presidente da mesa da reunião, o Delegado de Polícia de Sorocaba,

²⁷¹ *Cruzeiro do Sul*, 03/01/1931.

²⁷² *O Libertador*, 11/01/1931.

²⁷³ Revista *O Apito*, n.º 32 de Abril de 1932 e o *Cruzeiro do Sul*, 26/04/1932.

Capitão Souza Carvalho, do Exército, que fez uso da palavra, congratulando os ferroviários em nome de sua corporação militar, pelo arrojo e atuação à sombra da lei. Sua presença e na presidência mais honorária que real no evento, deveria servir para realçar a legalidade da empreitada e sua índole ordeira, como também, sugeriam uma suposta aliança ou, ao menos, uma proximidade política entre os trabalhadores organizados e “avançados” com os vencedores da revolução, agora no poder.

Aliás, o enquadramento do Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo às leis e à oficialidade governamental, dentro da nova ordem, foram pontos de destaque de todos os oradores, inclusive trabalhadores. Outros pontos referiam-se à importância da união da classe e de sua fraternidade e o resultado de sua ausência: a “escravidão” – ressaltamos que esse termo foi proferido pelo representante da imprensa local, não pelos trabalhadores ou autoridades.

Outros discursos frisaram a importância do sindicalismo para o progresso dos ferroviários paulistas e para o próprio Estado, o mais “próspero da federação”.

Gilberto Queiroz, empregado da São Paulo Railway, leu o texto da Lei de Sindicalização e a carta do Ministro do Trabalho, que reconhecia o Sindicato. Virgílio Martins, também da SPR, declarou oficialmente organizada a Delegacia Sindical Regional de Sorocaba e deixou a critério dos sindicalizados da mesma a eleição de sua direção oficial, até então exercida por Bernardino Bueno Gomide.

Encerrado o evento e visitas na cidade, a Comissão Executiva retornou à Capital, em trem das 17:30h. Não temos informações sobre a abertura de outras Delegacias Regionais Sindicais do Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo, que devem ter sido abertas em cidades de importante concentração ferroviária do interior do Estado. Sabemos que essas delegacias regionais nos centros de concentração de trabalhadores da Sorocabana, foram abertas somente depois da criação do SFEFS, desmembrado do Sindicato de abrangência estadual, em dezembro de 1932.

Em 15 de abril desse ano, na presença de “elevado número de sócios”, realizou-se na sede social, a eleição para diversos cargos da comissão executiva, junta consultiva e suplentes que dirigiriam o sindicato no período de 1932-33. Os dirigentes pertenciam às diferentes ferrovias que possuíam empregados sócios do sindicato. Itayuty Carneiro

Magalhães que foi um polêmico sindicalista do SFEFS, já pertencia ao quadro como um dos suplentes²⁷⁴.

As comemorações do 1.º de maio dos ferroviários foram festivas, com a cessão de trem especial que levou 980 pessoas, entre trabalhadores da empresa e seus familiares, para Porto Feliz. Nessa cidade, comemorações do “dia do trabalho” com uma banda de música esperavam pelos excursionistas. Foram recebidos aos brados de “viva os ferroviários e o povo de Porto Feliz!”²⁷⁵.

No início de junho, a Delegacia Sindical de Sorocaba publica seus horários de atendimento, a partir das 18h até as 21h e convida todos os sócios a freqüentar sua sede para “trocarem idéias e chegarem à uma melhor compreensão do fim da sociedade”, ao final do que “nascerá a simpatia entre todos, irmanando sentimentos a bem da causa ferroviária, tendo como lema: ‘um por todos, todos por um!’.”²⁷⁶

O relacionamento entre o sindicato e a empresa ia bem, talvez mais para os interesses aparentes da empresa do que dos trabalhadores: Juarez Gomes, chefe da locomoção, em sua “opinião valiosa e insuspeita”, considera em “face dos empregados e da própria diretoria da Estrada” que a “sindicalização (...) vem prestigiar extraordinariamente os bons empregados, fazendo desaparecer os ‘mal-entendidos’ e, ainda, garantindo e prestigiando os atos dos próprios chefes quando se trata de agir contra os maus empregados”²⁷⁷. As “considerações” desse chefe da locomoção foram publicadas em diversos números do *Cruzeiro do Sul*, que era lido em toda a Zona da Alta Sorocabana, além da região ao redor de Sorocaba, e publicadas a pedido da Secretaria da Delegacia Regional do Sindicato na cidade.

A partir dessas publicações de propaganda para atrair novos sócios e para talvez, evitar atritos dos chefes e encarregados da empresa com os trabalhadores sindicalizados, colocou-se, teoricamente, o Sindicato a serviço da empresa, como um órgão de sua repartição de pessoal. A tática de evitar conflitos com a empresa parecia levar a entidade à subserviência. A impressão que temos, é que o Sindicato tinha o mesmo caráter das demais

²⁷⁴ Revista *O Apito*, n.º 32 de Abril de 1932.

²⁷⁵ *Cruzeiro do Sul*, 03/05/1932.

²⁷⁶ *Cruzeiro do Sul*, 04/06/1932.

²⁷⁷ *Idem, ibd.*

associações de beneficência que existiam na época; a linguagem era muito parecida, senão a mesma.

Sabemos que o SFESP conseguiu ter um quadro superior a 3300 sócios, como atesta a carteira social de Antônio Francisco Gaspar, de n.º 3.314, filiado em 25 de abril de 1932.

Teve o sindicato que enfrentar oposição entre os próprios trabalhadores, como no exemplo de um missivista, que agradeceu à chefia das oficinas de Sorocaba pela obtenção de férias para centenas de operários, sem necessitar do “intermédio de quem quer que seja”²⁷⁸. Conflitos ideológicos entre trabalhadores, talvez graduados, contrários ao sindicalismo e outros que defendiam-no, aumentaram nos anos seguintes, quando veio a se formar o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

Na curta existência do SFESP de menos de um ano e meio, houve, ao menos no âmbito da Delegacia Regional de Sorocaba, dissidência interna entre os sindicalizados.

Essa dissidência, com a organização de uma oposição interna de âmbito local e especialmente, dentro de uma seção da empresa, o Tráfego, segundo as palavras do testemunho, teria sido provocada pela “atitude extremista de dois ou três” dirigentes da Delegacia Regional, que consideravam o representante dos trabalhadores do tráfego apenas como cobrador de mensalidades, não permitindo a ele uma participação mais intensa. A partir daí, os trabalhadores dessa seção organizaram-se em grupo, passando a recolher as mensalidades dos sócios e esclarecendo sua posição, mas não as repassando à Delegacia.

Pediam para que os operários lutassem em torno do princípio cujo lema era o progresso moral, “espiritual e material”, como necessidade de todo homem. Propagar desconfianças e vinganças pequeninas contra pessoas ou idéias de “alcance elevado e de reconhecida vantagem para o futuro” era desconhecer a “lei eterna e infalível da evolução social”. Qualquer barreira contra idéias “alevantadas” e o direito individual ou coletivo seria respondida com “grandes manifestações”. (...) “Sejamos a coligação de todos os descontentes para formar uma delegação sem chapa oficial ou fraude, para que todos possam escolher livremente os seus representantes”²⁷⁹. Caso o grupo formado na seção do Tráfego não alcançasse seu objetivo de formar uma “Delegação, na qual deverá constar um

²⁷⁸ *Cruzeiro do Sul*, 09/11/1932.

²⁷⁹ *Cruzeiro do Sul*, 02/07/1932.

membro de cada seção da Estrada, para que cada representante comunique à sua seção as resoluções internas, sem o espírito de exclusivismo”, se desligariam do Sindicato.

Esse grupo visava se transformar em uma oposição, com organização de uma Delegacia paralela, envolvendo inclusive, sindicalizados de outras seções. Esse manifesto foi publicado dois dias antes da eleição dos novos diretores da Delegacia Regional.

Na posse dos diretores regionais eleitos no domingo 4 de julho de 1932, ato realizado no domingo seguinte, às 18h, com a presença de aproximadamente 200 sindicalizados, Oswaldo Queiroz, enviado especial da Direção Central, falou “lamentando o dissídio provocado por diminuto número de sindicalizados”. Provavelmente como tática na luta contra a dissidência, a Delegacia Regional, declara o jornal *Cruzeiro do Sul* “órgão oficial da Delegacia Sindical de Sorocaba”²⁸⁰. Talvez os diretores da Delegacia Regional procurassem com tal fato, fechar um canal importante de expressão para a dissidência.

Entretanto, a 11 de julho, novamente a dissidência ocupou as páginas do *Cruzeiro*, com carta de Bernardino Bueno Gomide, que liderava o movimento. Gomide declara que prosseguia o movimento pela organização de uma Delegacia Sindical independente. “[O movimento] vem merecendo felizmente, a simpatia e o apoio de todos os sócios que não estão de acordo com o movimento extremista e incoerente que se vem notando na Delegacia local. (...) Estamos informados, de pessoas que nos merecem absoluta fé, que nossos colegas, Carlos Lemos, digno delegado das oficinas novas e Carlos Gomes, das oficinas velhas, se desligaram da Delegacia local, cuja eleição foi uma verdadeira farsa..., no dizer de pessoas que a assistiram”. Gomide declarou ter recebido apoio de vários ferroviários não sócios que assistiram aos fatos.

Notamos que pela segunda vez, a dissidência qualifica os atos da Direção Delegacia Regional como “extremistas”²⁸¹, malgrado suas atitudes parecerem estar longe disso. Consideramos que o emprego de tal termo pode ter sido um artifício discursivo e ideológico para chamar a atenção de autoridades do Governo e da polícia contra os sindicalistas e afastar operários que, por algum motivo, tivessem uma política de atuação mais ousada e

²⁸⁰ *Cruzeiro do Sul*, 05/07/1932.

²⁸¹ Durante várias décadas, inclusive durante os anos 1930, os militantes operários que divulgavam o anarquismo, outros que eram comunistas ou socialistas radicais, foram chamados de *extremistas* pelas autoridades e pela burguesia, desqualificando-os. Aqueles que eram favoráveis a algum aprofundamento social da Revolução de 30, também foram qualificados da mesma forma.

combativa. Parece-nos que se procurava com isso, associar os situacionistas aos comunistas ou libertários, já “tradicionalmente” chamados de “extremistas”.

Essa, no entanto, foi a última notícia sobre a dissidência. Nos meses que se seguiram, o noticiário foi todo ocupado pelos fatos referentes à chamada “Revolução Constitucionalista”. Após o término do conflito armado, não se noticiou mais nada a respeito das disputas internas no Sindicato.

As notícias sobre reuniões sindicais foram apenas avisos, não esclarecendo seu motivo, aparecidas a partir de 26 de outubro de 1932.

Em Assembléia Geral, os ferroviários sindicalizados deliberaram dissolver o Sindicato Ferroviário do Estado de São Paulo e “organizar sindicatos independentes de cada empresa”. Em “26 de dezembro do ano findo, foi levada a efeito a reunião dos funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana, em que, conforme ata lavrada, ficaram assentadas as bases da fundação do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana”. Assim cumpria à direção do SFEFS informar aos trabalhadores da empresa e ao Diretor da EFS, a existência da nova organização. Em maio de 1933, o SFEFS já possuía cerca de quatro mil associados²⁸².

Supomos que essa decisão tenha sido a mesma para os sindicalistas de outras ferrovias, que, diante do crescimento da organização e do vulto que o trabalho de militância tomava, sugeria a divisão para melhor organização. Notamos também, que essa divisão surge no momento em que se definiam as regras para participação nas eleições constituintes que ocorreriam em maio de 1933. Podemos supor que os sindicalistas tinham o interesse de potencializar sua participação em um pleito eleitoral de tal importância que, pela primeira vez se realizaria com votação à parte e especial das corporações sindicais profissionais. De fato, o primeiro Secretário Geral do Sindicato, Armando Avellanal Laydner, foi escolhido em Assembléias nas principais concentrações urbanas de ferroviários, delegado eleitor para o I Congresso Ferroviário do Brasil. Ele acabou sendo eleito deputado federal classista constituinte nesse Congresso. Procuraremos mais adiante, analisar o envolvimento desses sindicalistas com o tenentismo e com o Governo Vargas, no que toca aos interesses relacionados à representação classista na Constituinte de 1933.

²⁸² *O Syndicalista*, n.º 1, 1.º de maio de 1933. Esse jornal foi o órgão oficial do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

3.2 A formação e trajetória do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana

O sindicalismo dos ferroviários da EFS desenvolveu-se sob a orientação e o impulso do Decreto 19.770. Contudo, não foi totalmente submisso às autoridades; de acordo com as mudanças, permanências e alterações ao sabor do contexto político geral, o grupo dirigente optou por práticas diversas. As opções políticas e sociais foram diferentes de acordo com o momento político vivido, mas, para o grupo que logrou dominar o Sindicato desde sua fundação até o final, salvo pequeno interlúdio, obedeceu a um propósito: a permanência.

Essa permanência significou a burocratização da entidade e, para os dirigentes, influência e certo poder, com os quais galgaram posições dentro da burocracia sindical. Essa burocracia foi criada pelas novas leis e favorecida pelo Ministério do Trabalho. Dizia respeito tanto às entidades operárias (sindicatos, cooperativas), mistas entre empresas e trabalhadores (Caixa de Aposentadorias e Pensões) quanto dentro do aparelho estatal (DET, CNT, Ministério, outros cargos comissionados ou eletivos). Como a literatura a respeito aponta, benefícios pouco claros foram as recompensas para aqueles que se submetessem à política ministerialista de controle de Vargas.

O fato de ter se formado como sindicato de acordo com a legislação não significou automaticamente a submissão do SFEFS ou de outros sindicatos, como a literatura demonstra. Antes, esse ato foi utilizado como ponto de maior apoio e força para a sustentação da representação dos trabalhadores, o que foi expresso publicamente pelas páginas de seu jornal, *O Syndicalista*. Em sua dissertação, Giannattasio²⁸³, considera que o SFEFS se formou, como muitos outros, sob a legislação sindical de Vargas, porque não encontraram espaço dentro do contexto repressivo da Primeira República. Os ferroviários da Sorocabana teriam se aproveitado desse impulso político legal ministerialista, mas tal situação não significou a adesão completa aos seus ditames, pois sua adesão se fazia na esperança de um aprofundamento social da Revolução.

Não negligenciamos, esses dois aspectos: o de que o sindicato significou representação, união e instrumento de luta dos trabalhadores pelos seus interesses imediatos e, o de que o sindicato também tornou-se uma força social e política, amplamente utilizada

²⁸³ Gabriel GIANNATTASIO, *op. cit.*

pelos homens que primeiro formaram sua diretoria. O seu controle foi acirradamente disputado por correntes político ideológicas ligadas à esquerda, socialistas e comunistas, à direita, pró burguesia – Empresa, PRP e Partido Constitucionalista e, de certa forma, até pelos integralistas, pelo interesse de influenciar os ferroviários, categoria numerosa e importante economicamente. Além de sua influência política local, em muitos dos municípios em que estavam em grande concentração, tinham peso econômico e eleitoral.

A bibliografia consultada²⁸⁴ mostra que muitos sindicatos oficializados ou ministerializados, desenvolveram entre 1931 e 1935, mas especialmente a partir de 1934, crescente independência frente ao governo e atitudes de luta diante da burguesia e do Estado. A historiografia aponta para a possibilidade, com a qual concordamos, da utilização do sindicalismo oficial como canal autônomo de expressão social e política do proletariado, de forma concomitante e até independente da decisão de comunistas e trotskistas de atuarem como frações vermelhas ou de oposição revolucionária dentro dessas entidades.

Algumas correntes socialistas e sindicais aderiram desde o início à legalização sindical e algumas parcialmente à política de Vargas para os trabalhadores. Porém, nem todas tornaram-se imediatamente “pelegas” e algumas não aderiram a Vargas e por isso foram reprimidas e diluíram-se ou foram dissolvidas.

O caso dos ferroviários da Sorocabana, dentro de seu SFEFS é mais complexo e exige análise mais detalhada.

3.2.1 Criação e expansão do SFEFS

O Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana surgiu em 26 de dezembro de 1932, em uma assembléia que ratificou a extinção do Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo, para a formação, em sua substituição, de sindicatos por empresas. Foi reconhecido em 14 de junho de 1933, pelo Ministério do Trabalho, com a expedição de sua carta sindical²⁸⁵.

²⁸⁴ Ângela Carneiro de ARAÚJO, *A Construção do Consentimento. Corporativismo e trabalhadores nos anos trinta*, Braz José de ARAÚJO, *Operários em luta – metalúrgicos da Baixada Santista (1933 – 1983)*, Leticia B. CANEDO, *O sindicalismo bancário em São Paulo. No período de 1923 – 1944: seu significado político*.

²⁸⁵ Cf. *Estatuto do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana*, item final na última página, sem indicação.

Os participantes da Assembléia de Fundação deixaram claro em seu estatuto, que o SFEFS surgiu de acordo com a lei de sindicalização 19.770 de março de 1931 e que se portaria legalmente dentro dos limites por ela estabelecidos. Isso quer dizer que não haveria (ou não deveria haver) qualquer divulgação político ideológica dentro de suas dependências, ou através das páginas de suas publicações, ou em suas reuniões e manifestações públicas. Contudo, devemos apontar de antemão, que esses limites foram turvados, por iniciativa do próprio governo, nesse mesmo ano, quando foi regulamentada a representação classista profissional, por intermédio da eleição de deputado classista através das entidades sindicais, para a Constituinte de 1934. A partir do momento em que as organizações sindicais puderam participar declaradamente do pleito eleitoral, ainda que em espaço institucional próprio, defendendo sua categoria e as classes trabalhadoras, fizeram política abertamente e não podia ser diferente. Ainda que para isso, usassem a linguagem corporativista da representação puramente econômica e profissional.

O que ficou sendo vigiado de perto pelas autoridades do governo e policiais foi a propaganda ideológica, especialmente a comunista, já que diversos grupos socialistas eram declaradamente ou não, apoiadores do Governo Vargas, em oposição às oligarquias²⁸⁶.

Apoiados na bibliografia estudada, principalmente em Ângela Araújo, supomos que essa decisão do Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo em se dissolver e dar lugar a outros sindicatos por empresa, tivesse relações com a tática eleitoral do Governo Provisório, em vista das eleições para a Constituinte. Mais sindicatos significariam mais delegados eleitores e maior número de deputados classistas; diante dessa lógica, a autora aponta o grande movimento pela criação de sindicatos oficializados entre o final dos combates em 1932 e as eleições para a Constituinte em meados de 1933. Isso porque, a grande maioria dos sindicalistas que optavam pela oficialização de suas entidades, eram partidários em maior ou menor grau do Governo Vargas, opositores da Primeira República. E também para o envolvimento do tenentismo nesse processo, de forma a preparar ao máximo uma oposição às oligarquias na Constituinte, inclusive se envolvendo politicamente com alguns grupos sindicais reformistas.

Vários autores consideram que muitos “sindicatos de carimbo” foram criados para favorecer a política do Governo Provisório. Não foi o caso do Sindicato dos Ferroviários da

²⁸⁶ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*

Estrada de Ferro Sorocabana que, embora tenha sido criado em uma Assembléia Geral que, segundo os dados, não tinha muito mais que 30 participantes, associou, nos meses seguintes, milhares de trabalhadores e até 1935, quase 90% dos empregados da EFS, ou seja, cerca 10 mil pessoas.

O SFEFS participou do pleito eleitoral constituinte, elegendo sucessivamente delegado eleitor e deputado constituinte, Armando Avellanal Laydner, seu Primeiro Secretário e depois Presidente.

Tão logo se formou o sindicato e foi eleita sua diretoria provisória, essa enviou ofício ao Diretor da EFS, na época Gaspar Ricardo Jr., comunicando o fato:

“(…)

Assim é que adiantamos a presente comunicação, certos de, já amparados pela Lei de Sindicalização em vigor, estabelecermos o primeiro contato entre essa Administração e o Sindicato dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana, que, na defesa dos ferroviários desta Estrada, espera manter a melhor cordialidade com essa Diretoria, para melhor execução dos fins que determinaram sua fundação - A DEFESA DA CLASSE FERROVIÁRIA [sic].

Como portador deste, o Presidente deste Sindicato, entrará em entendimento com V.Ex.a. a propósito do desconto das mensalidades dos empregados sindicalizados (que já se elevam a cerca de 4.000), cuja autorização, aliás já foi objeto de vossa circular de 3 do corrente mês.

Saúde e fraternidade

Pela comissão executiva

Ass.: Custódio Guimarães²⁸⁷

O Presidente deixou bem claro à Administração da EFS seu objetivo, como que fosse o único, de “defesa da classe ferroviária”. Ao mencionar a Lei de Sindicalização, Custódio Guimarães reservou no momento da fundação do Sindicato e daí em diante e, como seu presidente, o monopólio da representação e defesa profissional e social dos trabalhadores. Não queria conflitos, mas usou palavras firmes, em um tom novo, que talvez nunca, tivesse sido usado pelos trabalhadores ao se referir e tratar diretamente com a autoridade máxima da empresa, publicamente. Ao que consta, nenhuma das entidades mutualistas anteriores, que exerceram funções representativas dos ferroviários, usou essa linguagem e esse tom, exceto talvez nas uniões de possível caráter libertário.

²⁸⁷ *O Syndicalista*, Maio de 1933, n.º 1.

Em março de 1933, a diretoria do sindicato declarou ter filiado 4 mil trabalhadores. Na verdade, até 29 de março, havia 2.112 sindicalizados; em junho somou-se mais 3.318, chegando a 5.430 sócios²⁸⁸. Era evidentemente um número surpreendente, tendo em vista que o Centro Ideal Ferroviário, existente desde julho de 1927, não devia possuir mais que mil sócios, mesmo dispondo do apoio público da Diretoria da EFS, das páginas da revista *Nossa Estrada* e da revista *O Apito* enquanto que o Sindicato, até maio de 33, não possuía qualquer órgão de imprensa.

De fato, o crescimento do SFEFS foi grande e rápido: “Os frutos estão aí, dos 11000 ferroviários da Sorocabana só faltam 1100 a ingressar para o seu seio”²⁸⁹.

Outra forma de constatar o crescimento do Sindicato pode ser através do movimento de criação de suas Delegacias Regionais. As inaugurações de suas sedes compradas ou construídas, sempre foram acompanhadas de festas públicas e de atos solenes, em que estavam presentes a direção central do sindicato, das delegacias regionais, as autoridades locais (municipais, policiais e representantes da Igreja) e mesmo da EFS, além, é claro, de um representante oficial do DET. Tudo com discursos dos sindicalistas em defesa da classe, da categoria etc.

O SFEFS herdou inicialmente do Sindicato dos Ferroviários do Estado de S. Paulo a Delegacia Regional de Sorocaba, já começando em janeiro de 1933 o seu trabalho de propaganda. Em 21 de janeiro, sábado à noite, houve reunião de propaganda sindical, na qual esteve presente Itayuty Carneiro Magalhães, vice-presidente do sindicato que discorreu sobre a importância e alcance do sindicalismo. Foi grande a audiência²⁹⁰.

Logo no Primeiro de Maio de 1933, realizou-se grande festa, tanto pela data, com o lançamento do jornal *O Syndicalista: Órgão do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana*, cuja redação era na sede do SFEFS, a mesma que a do sindicato dos ferroviários da SPR, quanto pela fundação da Delegacia Regional de Botucatu.

Formou-se uma caravana de Sorocaba liderada pelo Prefeito Municipal, João da Costa Marques, a qual se encontrou em Botucatu com outras caravanas de cidades atendidas pela EFS, também acompanhadas das respectivas autoridades municipais.

²⁸⁸ *O Syndicalista*, Junho de 1933, n.º 2.

²⁸⁹ *O Syndicalista*, Janeiro de 1935, n.º 21.

²⁹⁰ *Cruzeiro do Sul*, 24/01/1933.

Encontraram-se inclusive, com uma representação de ferroviários da EF Noroeste do Brasil. A excursão lotou 17 carros de passageiros (vagões de passageiros).

Os excursionistas foram recebidos pelo prefeito de Botucatu. Realizada a fundação da Delegacia Regional do SFEFS, houve “convescote” nas chácaras locais, com churrascos. Às 19:00h a caravana de Sorocaba embarcou de volta. Nessa ocasião falaram Armando A. Laydner, então 1.º Secretário do Sindicato; Plácido Leão, Delegado Regional e um representante dos ferroviários da Noroeste do Brasil. Também estiveram presentes o Presidente Custódio Guimarães e Itayuty Magalhães, vice²⁹¹.

Já desde o início do Sindicato, Armando Laydner teve destaque. De seu discurso publicado n’*O Syndicalista*, recolhemos alguns fragmentos:

Camaradas!

É empolgante o espetáculo que os ferroviários oferecem neste dia 1.º de maio, em que se consagra, sem distinção de nacionalidade, sem distinção de credo político, sem preconceito de culto religioso, a data em que os trabalhadores de todo o mundo comemoram a força capital da nossa organização - O TRABALHO.

[...]

Camaradas ferroviários! O gigantesco espetáculo que presenciamos é mais que a simples reunião de trabalhadores num dia em que se comemora o trabalho; é mais que uma grande assembléia em que se inaugura mais uma delegacia regional do nosso Sindicato de Classe;- é a maior demonstração de consciência ferroviária que o Estado de São Paulo assiste, é a expressão mais fiel do que significamos em face do mundo novo - porque, neste momento, nos levantamos como a maior força - a FORÇA FERROVIÁRIA.

[...]

Nesta casa não existem pessoas. Esta classe representa uma classe.

E, por isso mesmo, a nossa organização não visa pessoas. O nosso Sindicato julga atos.

O que nos interessa não é a troca de maquinista. Do que necessitamos é da troca de máquina.

[...]

Srs. da Administração! Vós tendes a responsabilidade de uma administração. E essa administração depende diretamente do trabalho de milhares de trabalhadores. Que diziam V. Ex.as. se levantássemos diante de nós uma organização que exprimisse sob uma só bandeira, as aspirações de todos esses proletários?

Pois bem, - essa organização já existe. É o Sindicato dos Ferroviários da Estrada Ferro Sorocabana. E temos a certeza que ele merecerá pela sua orientação sincera e leal, a atenção

²⁹¹ *Cruzeiro do Sul*, 05/05/1933.

daqueles que desejam acompanhar de perto as nossas reivindicações, à margem da renovação social do Brasil”²⁹². [sic]

Notamos a adesão discreta ao regime: esse “mundo novo” seria o espaço para novas forças, a do proletariado. E ocupar esse espaço, mostrar-se à nova sociedade como novidade, enquanto força social nova, era o que faziam naquele momento.

Também havia um tom desafiador no discurso de Laydner, especialmente em relação à Diretoria da EFS, nessa época, presidida por Gaspar Ricardo Jr., que cresceu à medida que o número de aderentes ao Sindicato aumentava. Nos meses seguintes, o relacionamento entre o Sindicato e a administração da EFS tornou-se tenso.

Nos meses vindouros, Laydner se projetou ainda mais dentro da organização, sendo escolhido delegado eleitor classista no Primeiro Congresso Ferroviário do Brasil, realizado em São Paulo, com organização a cargo dos sindicatos dos ferroviários da Sorocabana e da SPR. Depois foi eleito deputado classista à Constituinte de 1933-34 e finalmente, Presidente do SFEFS em dezembro de 1933. Laydner pertencia ao PSB paulista, que, além dele, elegeu outros três deputados classistas à Constituinte²⁹³.

Entre os dias 16 e 23 de maio de 1936, Laydner liderou outra caravana festiva pelo interior do estado, percorrendo as cidades com maior concentração de ferroviários. Seu objetivo era a cidade de Assis, na qual, com a presença de todos os delegados regionais, de um representante do DET, das autoridades municipais e policiais e até do bispo diocesano da cidade, lançou a pedra fundamental da Delegacia Regional de Assis do SFEFS. Em abril de 36, o sindicato terminou de pagar o prédio próprio da Delegacia Regional de Sorocaba, que custou 70 contos de réis²⁹⁴. Conforme o Estatuto, no Artigo 6, parágrafo 6.º, a contribuição mensal por associado era de 2\$000 (dois mil-réis).

Essa sede, de Assis, foi inaugurada em 22 de agosto de 1937, com festa, banda de música, churrasco e com a presença das autoridades municipais e uma multidão de populares. No ramal da ferrovia, do qual era o centro urbano mais importante, contavam-se cerca de 3 mil associados ao Sindicato. A sede da Delegacia Regional deveria abrigar uma escola de alfabetização²⁹⁵, de datilografia e de telegrafia, com aparelhos cedidos pela

²⁹² *O Syndicalista*, Maio de 1933, n.º 1.

²⁹³ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*, p. 219.

²⁹⁴ *Cruzeiro do Sul*, 22/04/1936.

²⁹⁵ Entenda-se que as escolas desse período, mencionadas pelas fontes compreendiam apenas uma sala de aula, onde se trabalhava em dois, as vezes três turnos, havendo sempre o noturno para adultos. A existência de

empresa para tal fim. Prédio e bandeira do sindicato foram benzidos. Houve visita das comitivas de delegados sindicais e demais autoridades acompanhados pelo representante do DET e dos populares presentes²⁹⁶.

O articulista d'*O Syndicalista* considerou o prédio recém construído da Delegacia Regional de Assis suntuoso e realmente espaçoso. Possuía consultório médico, sala para “pequena cirurgia”, sala de espera “e outras instalações higiênicas, todas confortavelmente mobiliadas”²⁹⁷.

Nessa edição d'*O Syndicalista*, o valor do patrimônio do SFEFS, com bens móveis e imóveis foi estimado em 500 contos de réis.

Existiram várias delegacias regionais sindicais dos ferroviários da EFS durante os anos de existência legal do sindicato: em Sorocaba; em Mairinque; em Santo Antônio; em Botucatu; em Itapetininga; em Piracicaba; em Santos; em Estaleiro; na Barra Funda; em Assis. Forma instituídos também cargos de delegados itinerantes, sendo que Itayuty Carneiro Magalhães foi o primeiro. Em 1936, eram dois, Itayuty e Plácido Leão.

O Estatuto previa a criação de delegacias regionais do sindicato, sempre que o número de trabalhadores sindicalizados o exigisse, para o bom andamento do trabalho organizacional da categoria. O Estatuto não determinava qual a quantidade de sócios necessárias em uma localidade para a criação de uma Delegacia Regional; somente que a partir da existência de dez sindicalizados em uma estação, criava-se uma comissão dirigente, composta por cinco membros, com a autonomia para resolver questões pendentes locais²⁹⁸.

Em conjunto com a inauguração dos prédios das delegacias regionais do sindicato, havia a inauguração e expansão dos serviços assistenciais da entidade.

De todas as delegacias regionais sindicais, era a de Sorocaba a melhor equipada em matéria de ensino e era nessa cidade onde se concentrava o maior número de atividades assistenciais existente entre os ferroviários, representadas pela existência e atuação de diferentes entidades mutualistas. Nela se concentravam as principais atividades de

mais de uma sala de aula, ou “escolas”, daria margem à criação de um Grupo Escolar, muitas vezes apoiado ou a cargo da Prefeitura Municipal.

²⁹⁶ *Cruzeiro do Sul*, 26/08/1937.

²⁹⁷ *O Syndicalista*, novembro de 1937, n.º 33.

²⁹⁸ CF. *Estatuto do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Artigos 15 e 22.*

manutenção e produção de peças, carros e vagões da empresa, em oficinas que chegaram a reunir perto de 3 mil operários, além de ser o berço da ferrovia.

Em Sorocaba, 140 alunos freqüentaram as escolas do sindicato durante o ano de 1937. Havia “4 escolas” funcionando nas dependências da Delegacia Regional. Todas eram primárias e de alfabetização, sendo duas para adultos, com uma masculina e outra feminina. As duas escolas para menores eram mistas²⁹⁹. Em maio desse ano, o Delegado Regional do SFEFS, Luiz Segamarchi, pleiteou junto ao Prefeito Municipal a junção dessas “escolas”, criando um Grupo Escolar Ferroviário, no que foi bem sucedido.

Para os sindicalistas, a criação de escolas tinha ares de questão ideológica própria, semelhante ou próxima da forma como a questão era vista e tratada pelos libertários desde o início do século XX.

“Precisamos de escolas, mas de escolas onde se aproveite a nossa experiência. Escolas criadas por nós, escolas que não transformem nossos descendentes em flores de estufa, místicos, (...) – em reacionários.

Precisamos de escolas proletárias, que eduquem e que ensinem, mas que antes de mais nada, saibam fazer ver a injustiça social, saibam fazer revolucionários donos do verdadeiro sentido da luta de classe”³⁰⁰.

Embora o articulista tenha usado uma linguagem revolucionária classista, como se pretendesse uma revolução proletária na educação, preconizando escolas voltadas aos interesses da classe operária, nas quais presumivelmente seriam ensinados princípios socialistas, senão o marxismo, as ações do Sindicato na educação reportadas pela imprensa local, não parecem confirmar tal proposta.

Até 1935, os ferroviários haviam criado escolas em Estaleiro, Itapetininga, Botucatu, Piracicaba e Assis. Algumas contavam com apoio de prefeitos municipais na cessão de materiais, como carteiras e cadeiras e, às vezes professores, com o pagamento do salário integral ou parte dele, como foi o caso de Itapetininga, Santo Antônio, Botucatu, Estaleiro e Sorocaba. Botucatu e Assis tinham cursos de datilografia, sendo que na última havia curso de música, além do já citado curso de telegrafia, com os aparelhos doados pela EFS, em meados de 35. Essas escolas atendiam entre 40 e 70 alunos. Outras como a de Piracicaba, com curso primário, eram totalmente custeadas pelo SFEFS.

²⁹⁹ *O Syndicalista*, maio de 1937, n.º 32.

³⁰⁰ *O Syndicalista*, novembro-dezembro de 1934, números 19-20.

Outros momentos festivos, nos quais os diretores do SFEFS relacionavam-se com suas bases, de forma talvez demagógica e, em que demonstravam força, tanto diante da empresa, quanto das autoridades locais de governo e polícia, eram os atos de Primeiro de Maio. É interessante notar que os ferroviários nunca foram levados por sua direção sindical a participar de qualquer concentração de Primeiro de Maio na capital paulista, ou qualquer outra manifestação política ou sindical operária, em conjunto com outras entidades. As exceções foram pela oposição sindical influenciada pelos comunistas e outros grupos, que encontraremos participando desses atos políticos.

Geralmente, nesses atos, feitos festivamente, com encontro de caravanas de ferroviários e seus familiares de várias localidades servidas pela Sorocabana e de populares que afluíam para assisti-los, se reuniam centenas, senão alguns milhares de pessoas. Neles tanto se faz propaganda classista e sindical não revolucionárias, como promoções públicas dos sindicalistas e das autoridades municipais, talvez com objetivos eleitorais subjacentes. Vemos na descrição deles, que havia certamente senão uma aliança, ao menos uma complacência de diversas autoridades municipais, que lhes poderia ser vantajosa em duplo sentido, um sendo o eleitoral e, outro estratégico, para prevenir conflitos com uma categoria numerosa, importante economicamente e que pretendia apresentar-se unida organizacionalmente.

Conquanto se tratasse de algo que se revestia de um ato de civismo e cordialidade, que lembrava mais uma conciliação de classes, não deixava de ser uma demonstração de organização, de união e força à sociedade em geral e à EFS em particular, já que reuniam alguns milhares de participantes. Outra função poderia ser a de uma demonstração também para outras categorias operárias, como exemplo de conciliação de classes e reformismo, pois os ferroviários valorizavam a atuação eleitoral. Isso interessava aos grupos dominantes do momento, que queriam e precisavam do apoio passivo do proletariado, como fartamente disserta a literatura específica.

O ato de Primeiro de Maio em Botucatu, com a inauguração de sua Delegacia Regional, foi a primeira demonstração desse tipo de prática.

A concentração de 1934 foi ainda maior e deu-se quatro meses após a grande greve de janeiro (grande mais em número de trabalhadores envolvidos do que em duração – 5 dias apenas), em um de seus principais focos, Sorocaba.

Chegaram trens de Assis, Botucatu, Itararé, das cidades da antiga Ituana e com trabalhadores da construção do ramal Mairinque – Santos³⁰¹, concentrando aproximadamente 10 mil pessoas.

A madrugada foi marcada por salvas de morteiros e a alvorada pela banda musical Carlos Gomes. Às 6:00h chegou o primeiro trem de Santo Anastácio, que fez dezoito horas de viagem. À medida que chegavam os trens e as pessoas desembarcavam, as ruas iam ganhando aspecto festivo. Vieram delegações dos ferroviários da Central do Brasil, Leopoldina, Viação Mineira e da Cantareira; jornalistas de S. Paulo e Rio de Janeiro etc. Formou-se um grande cortejo em direção à chácara Hortênsia, que passou pela Delegacia Regional do Sindicato, fazendo homenagens etc. O Interventor do Estado mandou representante; Prudente de Moraes, que era então o diretor-presidente da EFS, veio ao festejo, assim como chefes de divisão da empresa. Foram recebidos pelas autoridades locais municipais e policiais. Os hóspedes ilustres se “deliciaram com laranjas, refrescos e cerveja”. Estiveram presentes também diretores dos sindicatos dos ferroviários da Leopoldina, Central do Brasil, SPR, além dos diretores do SFEFS e delegados regionais.

“No que se refere à ordem, os ferroviários foram irrepreensíveis, mantendo-se em atitude digna de elogios”³⁰².

Essa foi a maior concentração de 1.º de Maio de uma única categoria profissional, até aquele momento, em Sorocaba e talvez no interior paulista. Devemos deixar claro que nesse mesmo dia, deveriam ter feito atos públicos na capital, que foram proibidos nas praças e realizados em recintos fechados. Parte da diretoria esteve nesse ato da Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, mas a massa dos trabalhadores não...

Em 1935, pelo que as fontes indicam, os ferroviários não realizaram grandes concentrações. A edição de maio desse ano d’*O Syndicalista* teve sua primeira página na cor vermelha, fazendo forte apelo classista aos ferroviários com comemoração de seus dois anos de existência. Essa edição mais afirmativa da data e da classe, pode ser explicada porque durante o ano de 1935, o SFEFS teve a mais esquerdista e politizada de suas atuações, combatendo severamente a Lei de Segurança Nacional e, clamando pela união do proletariado em torno de seus direitos e de sua liberdade.

³⁰¹ *Cruzeiro do Sul*, 30/04/1934.

³⁰² *Cruzeiro do Sul*, 03/05/1934.

A partir de 1936, houve a moderação pública da linguagem e nos atos do Sindicato, perceptíveis na imprensa local.

Nesse ano, como nos referimos anteriormente, o 1.º de Maio foi marcado pelo lançamento da pedra fundamental da construção do novo prédio para a Delegacia Regional Sindical de Assis. Foi um ato mais festivo e indicativo da sujeição, embora com certa altivez, do sindicato à ordem legal da sociedade.

Para 1937, os ferroviários planejaram um encontro, um “convescote” em Salto. Porém, as autoridades policiais suspenderam todos os atos públicos de 1.º de Maio daquele ano e, dessa vez, o dos ferroviários da Sorocabana também foi impedido. “O placar [aviso] só foi colocado na gare [da estação de Sorocaba] na madrugada de 1.º de maio”. Cerca de 600 operários foram pegos de “surpresa” e voltaram decepcionados para casa. O articulista do *Cruzeiro do Sul* declarou que não sabia ao certo quais os motivos da proibição³⁰³.

Supomos que a polícia e o governo estadual, ainda utilizando os efeitos das renovações seqüenciais do estado de guerra, desejassem conter os arroubos políticos dos sindicalistas ferroviários. Tais arroubos, ainda que demonstrativos da força e coesão social desses trabalhadores, não ameaçavam a ordem, mas talvez tivessem um significado político diferente naquele ano, no qual deveria haver eleições presidenciais. As demonstrações públicas em massa dos ferroviários poderiam ser utilizadas pelos dirigentes sindicais e políticos presentes, como um instrumento a favor de seus interesses eleitorais, que poderiam ser contrários a outros mais poderosos, como os do Governo Federal.

O “convescote” substitutivo aconteceu em 16 de agosto de 1937, em São Roque, não contou com qualquer destaque na imprensa. Pensamos que esse encontro, já desfigurado por ter acontecido fora da data comemorativa própria, não teve o brilho e a força social e política dos outros que o antecederam.

Para o ano de 1938, não encontramos referências sobre comemorações de 1.º de Maio nas cidades servidas pela Sorocabana. Em 1939, houve excursões dos ferroviários para várias localidades, recebidas com festas etc., mas sem menções sobre qualquer participação do Sindicato no evento³⁰⁴.

³⁰³ *Cruzeiro do Sul*, 05/05/1937.

³⁰⁴ *Nossa Estrada*, Junho de 1939.

As comemorações da “data do trabalho” de 1940, foram organizadas em Sorocaba na sede do Sindicato dos Tecelões, totalmente enquadradas nas formas do Estado Novo para manifestações e comemorações públicas: houve inauguração pública do retrato de Getúlio Vargas e do interventor Adhemar de Barros. Não houve qualquer menção da imprensa local sobre a participação ou não dos ferroviários na organização dos festejos. Os ferroviários estiveram em piquenique em Itapetininga e houve inauguração da sede reformada da Sociedade Recreativa Operária de Mayrink³⁰⁵.

Em 17 de novembro de 1940, o SFEFS foi fechado por decreto presidencial, sendo último ato do Sindicato, a realização de Assembléia Geral Extraordinária realizada na sede central na capital, decidindo a doação de seus bens à Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e sua extinção.

Tão significativa para o crescimento do Sindicato quanto a criação de delegacias regionais com sedes próprias e a expansão de atividades assistenciais³⁰⁶, foi a criação e expansão da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

A criação de cooperativas de consumo, conforme o estudo das fontes e do trabalho de Ângela Gomes³⁰⁷, estava regulamentado e era incentivado pelo Governo Provisório e, desde antes, durante a Primeira República. Assim, ainda que timidamente (inclusive no art. 42), a criação de cooperativas constava nos Estatutos do Sindicato. Esse assunto também foi tema e com algum destaque, do 1.º Congresso Ferroviário do Brasil, realizado em 2 de julho de 1933 na sede conjunta do SFEFS e do Sindicato dos Ferroviários da SPR³⁰⁸. Nesse Congresso, pretendeu-se conseguir garantias legais para a criação de cooperativas dirigidas pelos sindicatos operários.

Desde o primeiro ano da fundação do sindicato, membros de sua direção, notadamente Custódio Guimarães, seu primeiro presidente aclamado na Assembléia Geral de Fundação, trabalharam para a criação e registro legal de uma cooperativa de consumo dos ferroviários. Nesse ponto, o sindicato entrou em disputa com os elementos que se

³⁰⁵ *Nossa Estrada*, Maio de 1940.

³⁰⁶ Couto de Magalhães Neto, presidente da Frente Ferroviária Paulista, ligada ao PRP, em uma de suas muitas críticas à direção do SFEFS, considerou que até outubro de 1937, o serviço médico do sindicato em nada tinha progredido; cf. *O Ferroviário* n.º 31, folha publicada semanalmente em *O Correio Paulistano* de 30/10/1937.

³⁰⁷ Ângela C. GOMES, *A Invenção do Trabalhismo*.

³⁰⁸ *Cruzeiro do Sul*, 07/07/1933.

expressavam através da revista *O Apito*, que pretendiam, com apoio da Diretoria da EFS, transformar os Armazéns de Abastecimento da ferrovia em cooperativas.

“O Cooperativismo de que os Ferroviários Precisam”

“Tivemos conhecimento de que estão correndo várias listas a fim de angariar adeptos à idéia de transformar os armazéns de abastecimento que são administrados pela Estrada, em cooperativas.

Prevenimos os nossos companheiros que a tarefa de organizar as cooperativas consta do programa do nosso Sindicato.”[...]³⁰⁹

Evidentemente, tratava-se de uma disputa com outras entidades pela primazia da influência sobre os trabalhadores durante os primeiros meses de existência do Sindicato. Isso porque o cooperativismo já constava do programa de outra entidade mais antiga, o Centro Ideal Ferroviário. O sindicato queria e precisava agir com independência, tanto no que tange ao cumprimento de sua missão como órgão de defesa independente da classe trabalhadora, quanto para o serviço de outros interesses de seus dirigentes.

Não tardou Custódio Guimarães em iniciar a organização da Cooperativa. Em 6 de julho, a Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana estava criada, esperando reconhecimento legal³¹⁰. Em agosto desse ano, a entidade estava registrada na Junta Comercial do Estado de São Paulo, conforme seu Estatuto:

“Art. 1.º - Sob a denominação de Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (...), fica constituída entre membros da Diretoria do Sindicato da Estrada de Ferro Sorocabana, (...) e os associados que de futuro forem admitidos, uma sociedade Cooperativa Mista (...)”

“Dos fins da Sociedade”

“Art. 3.º - O objetivo principal desta Sociedade é (...) ‘ajudar a economia doméstica de seus associados’, proporcionando-lhes:

- a) - aquisição de gêneros alimentícios, artigos de vestuário e de uso e consumo pessoal, da família ou do lar, nas melhores condições de qualidade e preço;
- b) - instituição de pecúlios pagáveis em dinheiro no caso de invalidez ou morte dos associados;
- (...)
- e) - fundação, manutenção e auxílio à instituições escolares e de artes e ofícios, para os filhos dos associados;³¹¹

³⁰⁹ *O Syndicalista*, julho de 1933, n.º 3.

³¹⁰ *O Syndicalista*, agosto e setembro de 1933, n.º 4 e 5.

³¹¹ Apud., *O Syndicalista*, agosto e setembro de 1933, n.º 4 e 5.

Notamos que a iniciativa da criação da cooperativa ainda guardava resquícios de mutualismo, mesmo estando ultrapassado pelas leis sindicais e previdenciárias de 1931 e mesmo desde 1923, com a lei que criou as Caixas de Aposentadoria e Pensões para os ferroviários³¹², quando atentamos para o item que previa auxílio funeral e pecúlios para invalidez ou morte de associado. Talvez isso se explique pelo fato de o sistema previdenciário de então ser precário. Não está claro na fonte pesquisada, se os demais serviços assistenciais seriam proporcionados em conjunto com o sindicato, ou, independentemente pela cooperativa. O que sabemos é que a cooperativa limitou-se à função de alternativa ao comércio geral e aos Armazéns de Abastecimento da ferrovia.

A fundação da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários foi apresentada pelos sindicalistas como “cumprimento fiel do programa” do Sindicato, considerando que os armazéns da empresa não cumpriam bem a tarefa de auxiliar o ferroviário contra a carestia: “bem sabeis que os armazéns de abastecimento jamais nos serviram como poderiam fazê-lo, mas que afinal nos vendem suas mercadorias enquanto trabalhamos, mas fechar-nos-ão suas portas quando, por qualquer motivo, estivermos afastados sem vencimentos, justamente quando mais precária é a nossa situação”. Outras vezes, fornecia apenas os bens estritamente necessários, “como se as nossas necessidades pudessem ser por outrem julgadas e medidas”³¹³.

A cooperativa deveria servir aos trabalhadores nos “momentos certos” e “ampará-los nos incertos”. “Será o amparo do sindicalizado porque não visando lucros, só procurará favorecer-lhe. Será, afinal, o ideal do trabalhador, porque trará o bem-estar à sua família”³¹⁴.

Além do caráter prático que a iniciativa visava ter, aparece também seu caráter ideológico:

Uma Iniciativa Vitoriosa

“ ‘A necessidade pôs a lebre a caminho’. Foi isso que se verificou no nosso meio. Ante as aperturas da existência material, como resolver esse problema que consiste em aumentar o poder aquisitivo dos nossos minguados salários, como comprar com a mesma soma de dinheiro, gasta mensalmente, um número maior de coisas?

³¹² Moacyr MANFRIN JR, *Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: Um Modelo Previdenciário Exclusivo (1923 - 1933)*.

³¹³ *O Sindicalista*, n.º 25, maio de 1935.

³¹⁴ Idem.

As vendas, empórios, os armazéns de abastecimento não ofereciam essas possibilidades, já pela sua finalidade de obtenção de lucros, já pela sua organização deficiente, ou por qualquer outro motivo, que não vem a pelo discutir.

Ante essa situação de fato, só uma saída se nos deparava - abrir novas veredas em rumo de instituições que se fundassem em outro princípio que não fosse o capitalista.

Com um profundo senso das realidades circunstantes, com a experiência diuturna da vida e senhores de judicioso critério, na posse do direito insofismável de intervir e resolver essa questão, que é a questão magna das massas proletárias, sem nos importarmos com os nossos escassos conhecimentos teóricos, leigos em matéria de economia política e ciências sociais, pusemos mãos à obra, com o firme propósito de vencê-la. E vencemos.

De início cumpria renunciar o velho e retrógrado sistema de comprar cada um isoladamente, fundando uma sociedade que, agrupando o poder aquisitivo de cada um em particular, permitisse compras em conjunto, com inegáveis e certas vantagens de preços e bonificações. Eis em poucas palavras, a gênese da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, que surge aos olhos do mundo como uma iniciativa vitoriosa, a atestar a união, a disciplina e a ordem, a operosidade e a inteligência dos ferroviários da Sorocabana, que têm agora uma sociedade genuinamente sua e administrada pelos seus próprios delegados.

Assim começam os trabalhadores a emancipar-se da escravidão a que vêm secularmente jungidos. Para frente!³¹⁵

Nesse texto d'*O Syndicalista*, uniu-se sinteticamente as duas formas como os sindicalistas ferroviários viam o cooperativismo: uma prática, que dispensava grandes conhecimentos teóricos de economia etc. e, outra ideológica, na qual a classe se emanciparia por suas próprias mãos. Com suas mãos e com sua prática simples, coesa e direta, iriam montando aos poucos uma nova forma de *consumir* que não fosse a capitalista, tolhida pelo espírito de lucro.

Não atentaram para o fato de que, para se consumir de outra forma, é necessário produzir de outra forma, ou no mínimo, distribuir de outra forma os frutos da produção...

Porém, o problema mais sério em médio prazo, talvez tenha sido confiar demais na praticidade do sistema, que requereria apenas o trabalho direto, honesto e dedicado para seu bom funcionamento. Parece-nos que a falta de experiência administrativa comercial, pois mesmo querendo criar um sistema não capitalista, tinham os ferroviários uma empresa

³¹⁵ *O Syndicalista*, Junho de 1935, n.º 26.

comercial em mãos e precisariam saber como administrá-la, determinou grandes problemas em sua trajetória. Sem dizer, que o trabalho honesto talvez não o fosse de todo...

Outros problemas que afligiram a Cooperativa, foram os relativos à instabilidade e lutas internas dentro da diretoria do Sindicato e que necessariamente se refletiram em sua diretoria, já que vários diretores do SFEFS também exerciam cargos na direção da Sociedade Cooperativa. Esses problemas atingiram a entidade entre janeiro e julho de 1934 e novamente em 1937.

Apoiada pelo Departamento de Assistência ao Cooperativismo do Departamento Estadual do Trabalho, a direção da Cooperativa continuou a fazer propaganda ideológica de sua prática entre os ferroviários: “cooperativismo: produzir e consumir”³¹⁶.

Entretanto, em janeiro de 1935, ainda era baixo o número de cotistas, pois era assim que a empresa deveria funcionar: o empregado da EFS que quisesse se associar à Cooperativa deveria comprar uma cota, para contribuir com a formação do capital do empreendimento. A partir daí, ele teria direito de fazer suas compras nos armazéns da mesma, nos locais em que eles existissem. A empresa deveria, à semelhança do sistema dos Armazéns de Abastecimento da EFS, aplicar o percentual de 5% de correção sobre os gêneros de primeira necessidade e de 10% sobre os demais. Com esses recursos bancaria suas despesas e distribuiria dividendos aos cotistas ao final do exercício contábil.

Até janeiro de 1935, quase um ano e meio depois de sua fundação, o número total de acionistas era de 455, sendo 113 de Sorocaba, 105 da Barra Funda, 96 de Botucatu, 72 de Assis e 69 de outras localidades da linha.

Outro problema foi que os descontos das cotas em folha de pagamento demoraram a se iniciar, atrasando até o início de 1935. Contudo, a diretoria não desistia: “Mais um esforço companheiro e a nossa cooperativa será uma realidade”³¹⁷.

Chegaria “aos milhares” os pedidos de ingresso na Cooperativa. “Com a cooperativa dirigida por companheiros capazes e sinceros, teremos oportunidade de realizar o seu vasto programa social – econômico”. Pretendia auxiliar o Sindicato na criação conjunta de novas escolas e de um hospital; oficinas junto aos armazéns para facilitar o fornecimento de produtos baratos e diversos.

³¹⁶ *O Syndicalista*, Janeiro de 1935, n.º 22.

³¹⁷ *Idem*.

“Lembramos que ao iniciar o Sindicato éramos apenas meia dúzia e que hoje somos mais de 10.000, que lutando contra o reacionarismo ‘gasparino’ e de seus asseclas, nos encorajamos para lutas do futuro com a experiência do passado! Só com UNIÃO e DISCIPLINA [sic] conseguiremos construir o que hoje nos serve de amparo aos golpes do reacionarismo algoz”³¹⁸.

De fato, o Sindicato defrontou-se com a atuação de Gaspar Ricardo Jr. durante o ano de 1933, enfrentando e o derrotando na Greve de 1934. Esse também parece ter sido o caso da cooperativa, em relação ao atraso do desconto das cotas e temendo a concorrência com os Armazéns de Abastecimento, que existiam anteriormente à sua criação e contavam com forte apoio da empresa.

Porém, o SFEFS cresceu rapidamente em número de filiados, o que não corresponde à realidade associativa da Cooperativa. Até 1940, seu ambicioso programa não foi implementado, salvo o atendimento, com problemas, do consumo de seus associados. O assistencialismo foi implementado pelo próprio Sindicato, especialmente no que toca às escolas; a campanha pela criação do hospital dos ferroviários teve que ser encampada por diversas entidades e mesmo por setores da empresa e foi preciso pressionar o governo federal e o estadual nesse sentido.

Ainda assim, a Cooperativa custou a decolar. Em junho de 1935 foi lançada a campanha “pró 10 mil cotas”. Houve elogios dos delegados sindicais na sede da entidade em S. Paulo e eles mesmos fizeram a propaganda em seus locais de atuação³¹⁹. Essa atitude mudou em 1937, quando surgiu um forte conflito entre a direção do Sindicato, representada por Armando Laydner e a da Sociedade Cooperativa, por seu Presidente, Custódio Guimarães.

No início de 1936, o Sindicato continuava tentando auxiliar a Cooperativa. Em fevereiro, houve tentativas de entendimento entre ele e a EFS para aquisição dos Armazéns de Abastecimento para ela³²⁰. Segundo o *Cruzeiro do Sul*, em abril o Sindicato estava dirigindo dois armazéns ligados à Cooperativa, sendo um em Estaleiro e outro na Barra Funda.

Em 23 de agosto, foi inaugurada uma filial da cooperativa em Sorocaba. Esteve presente Custódio Guimarães, que usou a palavra para elogiar o esforço e a compreensão

³¹⁸ *O Syndicalista*, Abril de 1935, n.º 24.

³¹⁹ *O Syndicalista*, Junho de 1935, n.º 26.

³²⁰ *Cruzeiro do Sul*, 27/02/1936.

dos ferroviários, “que por si mesmos souberam organizar uma cooperativa poderosa o suficiente para acudir as necessidades de toda a linha, que dia-a-dia vai avançando em eficiência, graças à união e vontade dos ferroviários”. Foi distribuída cerveja a todos os presentes³²¹. À essa época, havia armazéns na Barra Funda, em Botucatu, Estaleiro e em Sorocaba.

À parte a retórica de Custódio Guimarães, Presidente da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Sorocabana, seu avanço ainda era lento e pelo que constatamos nas fontes, dependente do Sindicato. Contudo, começaram a aparecer alguns resultados palpáveis dos esforços despendidos. Em novembro de 1940, a Cooperativa assumiu, por meio de deliberação em Assembléia extraordinária, os bens do Sindicato, fechado por decreto presidencial. Ela sobreviveu por muitos anos, ultrapassando a Era Vargas.

A organização sindical oficializada avançou a passos largos entre os ferroviários brasileiros a partir de 1931 e durante todo o período até 1940.

Em 2 de julho de 1933, realizou-se em S. Paulo, nas sedes conjuntas do SFEFS e Sindicato dos Ferroviários da SPR, o 1.º Congresso Ferroviário do Brasil. Esse Congresso teve entre outros objetivos, eleger o Deputado Classista à Constituinte entre os delegados eleitores dos sindicatos presentes. Foi eleito o então 1.º Secretário do SFEFS, Armando Avellanal Laydner, que também era membro do PSB paulista³²². Outros temas importantes tratados foram: a Lei das Caixas de Aposentadorias e Pensões e a Lei de Acidentes de Trabalho. Foi discutida a regulamentação das Cooperativas e a formação de federações e confederação dos ferroviários no Brasil. Deliberou-se a realização do 2.º Congresso para março de 1934 em Porto Alegre.

O 2.º Congresso dos Ferroviários, contudo, instalou-se a 2 de setembro de 1934, tendo Armando Laydner, agora deputado e Presidente licenciado do SFEFS, sido eleito Presidente da Federação Nacional dos Sindicatos Ferroviários do Brasil, recém criada nesse evento³²³. Diversas teses foram apresentadas ao Congresso. Houve protestos enviados ao Governo Federal pela prisão de operários e do Delegado da Noroeste do Brasil, contra as péssimas condições de moradia ao longo da linha em Mato Grosso. Armando Laydner

³²¹ *Cruzeiro do Sul*, 24/08/1936.

³²² Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 – 1945*.

³²³ *Cruzeiro do Sul*, 08/09/1934.

apresentou sua tese para projeto de lei sobre a “necessidade de nacionalização das empresas de serviços públicos existentes no país.”

Os Estatutos da Federação Nacional dos Sindicatos Ferroviários do Brasil são claros:

Art. 1.º - A Federação Nacional dos Sindicatos Ferroviários do Brasil, fundada no 2.º Congresso Ferroviário Brasileiro, realizado de 2 a 7 de setembro de 1934, em Porto Alegre, (...), é o órgão máximo da classe e tem por objetivo a congregação de todas as forças sindicais ferroviárias do País, a defesa da classe e a colaboração com o Governo na confecção de leis de interesse coletivo ferroviário.

(...)

§ 2.º - A Federação compor-se-á da congregação de sindicatos de empregados ferroviários do Brasil, cujos estatutos se enquadrem nas determinações do presente, não devendo nunca o número dos sindicatos filiados ser inferior a três.

Art. 2.º - A Federação não tem cor política ou religiosa, sendo vetado, em seu seio, qualquer propaganda desse gênero, bem como qualquer atitude que importe em sectarismo político ou religioso.³²⁴

Em novembro de 1934, Laydner foi eleito novamente delegado eleitor para as próximas eleições para deputados classistas³²⁵. Porém, nesse novo pleito, ele não foi reeleito deputado.

O último dos Congressos Ferroviários que temos notícias é o terceiro, que se realizou em novembro de 1935, na cidade de Vitória – ES. Alguns de seus delegados visitaram as oficinas de Sorocaba da EFS³²⁶, possivelmente sob influência de Laydner. Depois desse, não tivemos notícia da realização de qualquer outro. Talvez tenham sido interrompidos pela seqüência de renovações do estado de guerra e pela suspensão de atividades públicas de massa operárias, depois dos levantes de novembro de 1935.

Desde sua fundação até os últimos anos, já dentro da vigência do Estado Novo, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana cresceu em número de sócios, em patrimônio, em importância social e política. O relacionamento com a empresa foi complexo e conflituoso, variando conforme as correntes político-partidárias que a dirigiam e ao Sindicato.

³²⁴ *O Syndicalista*, Julho - Agosto de 1934, n.º 15/16.

³²⁵ *Cruzeiro do Sul*, 05/11/1934.

³²⁶ *Cruzeiro do Sul*, 16/11/1935.

3.2.2 As reivindicações dos ferroviários; conflitos e relacionamentos entre a EFS e o Sindicato.

O sucesso no desempenho de funções representativas e defesa dos interesses dos trabalhadores, definiria a continuidade do crescimento rápido e, a rápida conquista de influência e triunfo político pelos dirigentes do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. Seu relacionamento com os trabalhadores no que tange ao atendimento de suas reivindicações, essência de sua existência foi complexo, assim como o foi nas relações com a empresa.

A manutenção do rápido crescimento dependia do cumprimento da essência de seus objetivos, isto é, da defesa dos interesses dos trabalhadores, representados pelo Sindicato. Iniciou essa tarefa encampando reivindicações de grupos profissionais e locais e defesas individuais de trabalhadores diante da EFS. Notamos que a defesa dos interesses coletivos e individuais dos trabalhadores, assim como das conquistas sociais recentes caminharam juntas, sendo as últimas alusões inequívocas à Revolução de 30 e às modificações que trouxera. Entre 1933 e meados de 1935, através das páginas de seu órgão oficial, os sindicalistas incentivaram o avanço das reformas que aprofundariam a transformação da sociedade em benefício do proletariado, mas também criticaram o governo.

O Sindicato durante sua existência, foi ocupado sempre por elementos que se apresentaram como a vanguarda da categoria ou da “classe ferroviária”, termo que utilizavam. Alguns se propunham revolucionários proletários, outros, como aqueles que aprofundariam o significado social da Revolução de 1930, como reformistas.

Desde o início de 1933 e durante todas as edições d’*O Syndicalista*, houve denúncias de abusos sobre os direitos legais dos ferroviários, sindicalizados ou não no início e, depois majoritariamente associados à entidade, bem como publicidade dos feitos do Sindicato em prol da categoria e suas conquistas.

Segundo Maria de Fátima S. Moreira³²⁷, a maior parte das reivindicações e pedidos de auxílio dos trabalhadores ao Sindicato, versaram sobre o desrespeito à lei da jornada de 8 horas diárias, como foi o caso dos portadores da Barra Funda. Também se relacionavam a

³²⁷ Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*

casos de desrespeito quanto ao regime dos dias de folga, como o que ocorria entre os vigias desse mesmo local, que folgavam de 4 em 4 meses³²⁸.

Outras reivindicações trataram de situações tidas como injustas, no critério de promoções entre os pintores de carros e vagões das Oficinas de Sorocaba, que deixara de atender os que eram mais antigos no setor. Problema semelhante era sentido pelos telegrafistas nas promoções e acessos em suas profissões³²⁹. Esses problemas foram anunciados como resolvidos pela intervenção do Sindicato junto à Diretoria da EFS, nos números 4 e 5 de Agosto/Setembro de 1933.

Outro setor que apresentou constantes problemas nas relações de trabalho foi o rodoviário, também na Barra Funda, que passou a ser chamada de “Bastilha” na edição de Julho – Agosto de 1934. Os problemas eram constantes e se arrastaram por outros anos. Houve problemas em 1933, 1934 e 1935. Para os sindicalistas, a origem dos mal-entendidos estava no comportamento de um chefe de serviço, José A. Ribeiro, que segundo os 32 trabalhadores reclamantes, teria “mentalidade de senhor de escravos”. Eles pediam a “urgente remoção desse chefe inescrupuloso”³³⁰. Em outros números do jornal, José Ribeiro foi apelidado de “o imperfeito”.

Os problemas com chefes de serviço locais eram constantes nas reclamações dos operários: “O encarregado de Mairinque pratica arbitrariedades” de Março/35; carta sobre opressão de chefe em Lençóis, área da Delegacia Regional do Sindicato de Botucatu, de Abril de 1935; suspensões injustas em várias edições etc.

Os problemas com promoções irregulares e suspensões injustas, várias vezes levaram o Sindicato a ações e recursos internos e externos, recorrendo ao Conselho Nacional do Trabalho.

O caso de Itayuty Carneiro Magalhães, um dos dirigentes do Sindicato, é emblemático: as fontes indicam que ele sofreu pelo menos quatro processos administrativos pela EFS.

O primeiro processo teria sido iniciado pouco antes da Greve de 1934, originado na acusação do inspetor de tráfego Cotrim, que o apontava como relapso, prevaricador e despedido da mais leve noção de responsabilidade. “As razões de defesa apresentadas pelo

³²⁸ *O Syndicalista*, Agosto – Setembro de 1933, n.º 4/5.

³²⁹ *O Syndicalista*, Junho de 1933, n.º 2.

³³⁰ *O Syndicalista*, Novembro – Dezembro de 1934, n.º 19/20.

Sindicato em favor daquele ferroviário destroem as acusações, desmoralizando os processos de que se valem os inimigos do Sindicato dos trabalhadores da Sorocabana”³³¹.

Logo em seguida, foi movido outro processo contra Itayuty, dessa vez acusando-o de fomento de “uma campanha de desrespeito à Administração da Estrada”. Em janeiro de 1935, foi noticiado mais um processo contra ele, movido pelo engenheiro Luiz Orsini, por ter um comportamento insultuoso contra superiores e perturbador do trabalho.

Finalmente, em maio de 1937, *O Syndicalista* transcreve a sentença de Itayuty do *Diário Oficial*, proferida pelo Conselho Nacional do Trabalho, que era contrária a decisão de exoneração do ferroviário pleiteada pela Administração da EFS. Devemos notar que Itayuty sofreu processos administrativos em diferentes gestões que dirigiram a EFS.

Os problemas com chefes locais de serviço também ocorreram sob diferentes administrações. Isso não significa que as diferentes Diretorias da empresa tenham seguido uma linha comum em relação aos trabalhadores e ao Sindicato. A gestão mais conflituosa em relação ao Sindicato foi a de Gaspar Ricardo Jr.

Desde meados de 1933, os subordinados de Gaspar Ricardo Jr. procuraram se opor ao SFEFS. Maria de Fátima S. Moreira considera que a Diretoria da EFS ignorou a maioria das reivindicações e reclamações dirigidas à ela pelo Sindicato, procurando negar a representatividade da entidade entre ela e os trabalhadores. A autora aponta ainda a perseguição a diversos trabalhadores sindicalizados, com inquéritos administrativos instaurados por motivos fúteis e injustos. Sobre a resistência de chefias locais e encarregados que procuravam perseguir os propagandistas sindicais, o jornal declara:

“Errou. Errou porque pretendia pregar uma disciplina. Errou porque ameaçava os companheiros que pertenciam ao número de proletários que constitui a força que amanhã poderá defender seus próprios interesses. Esse aviso que foi logo retirado dizia na parte final que já se achava organizada uma lista dos que pertenciam ao sindicato e que seria remetida à chefia caso isso ou aquilo.

Que diria esse encarregado-operário se à essa lista, possivelmente pequena, nós propuséssemos acrescentar cerca de 4500 ferroviários sindicalizados?

Camarada! O teu lugar é ao nosso lado.”³³²

Vemos o confronto direto entre representantes de classes diferentes, com concepções ideológicas diferentes. Os sindicalistas viam-se como os portadores do futuro;

³³¹ *O Syndicalista*, Janeiro – Fevereiro de 1934, n.º 9/10.

³³² *O Syndicalista*, Maio de 1933, n.º 1.

como aqueles que proximamente, talvez em um tempo já iniciado, iriam libertar a classe e conduzi-la a melhores e mais justos dias. O encarregado em questão, mesmo sendo um assalariado, como aponta o articulista do jornal, representava as concepções da Administração, que por sua vez, representava a facção da burguesia derrotada tanto em 30 quanto em 32. Essas concepções das relações de trabalho impunham a submissão do proletariado à burguesia e, a impossibilidade e a contrariedade de sua representação autônoma enquanto classe diante dela, tratando de forma independente suas questões. Isso seria a subversão da ordem hierárquica; a implantação da própria “anarquia”, segundo seus próprios termos, no ambiente de trabalho, impossibilitando qualquer progresso social e econômico etc.

A concepção da empresa era reacionária, pois não aceitava algo que já estava regulamentado em lei desde março de 1931 e de qualquer forma, existente desde o início do século XX, a partir da iniciativa independente dos trabalhadores. Referimo-nos à organização sindical e no caso em questão, ao “sindicalismo das classes operárias”. Gaspar foi derrotado alguns meses depois, em janeiro de 1934, durante a greve dos ferroviários da Sorocabana.

Talvez parte dessa aversão de Gaspar Ricardo Jr. e de seus subordinados ao SFEFS, decorra do fato de este ter influência do PSB paulista, como veremos adiante, que por sua vez, tinha forte influência tenentista. Gaspar tinha importantes ligações políticas e ideológicas com o PRP e colaborou ativamente com os “revolucionários” e o esforço de guerra “paulista” em 1932³³³. Os principais inimigos do PRP e das oligarquias paulistas em geral foram os tenentes. Portanto, sua influência entre os sindicalistas ferroviários³³⁴ que divulgavam parte dos valores sociais e políticos instaurados pelos revolucionários de 30 e que deveriam ter sido reforçados com sua vitória em 32, deviam indispor fortemente Gaspar Ricardo Jr. e seu grupo com o SFEFS.

A esse respeito, o próprio depoimento oficial de Gaspar Ricardo Jr. pode servir de prova à nossa hipótese:

“Com o advento do Secretariado de 23 de Maio desse ano, apresentei meu pedido de demissão, que foi aceito, sendo substituído pelo nosso ilustre colega, Sr. Dr. Francisco Paes

³³³ Octávio Gaspar de Souza RICARDO, *Gaspar Ricardo Júnior: contribuições à sua gente. Edição comemorativa do centenário de seu nascimento, 1887 – 1987*.

³³⁴ Cf. *Carta Aberta...* de Ladislau de Camargo de Janeiro de 1935, publicada pela *Classe Operária* de Março de 1935 e Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 - 1945*.

Leme de Monlevade, a quem tive a honra de passar a Diretoria em 31 de Maio, voltando a ocupar imediatamente o meu cargo efetivo de Chefe da 4.^a Divisão da Estrada.

Irrompido o movimento armado de 9 de Julho, foram os meus serviços requisitados pelo Ex.mo. Sr. General Bertholdo Klinger, que me confiou o cargo de Assistente Civil do Departamento Central de Munições, criado pelo Decreto n.º 5.618 de 2 de Agosto e depois Chefe do mesmo Departamento, no qual me conservei até o desfecho desse movimento, com a entrada nesta Capital, do Governador Militar do Estado, Ex.mo. Sr. General Waldomiro Castilho de Lima. Convidado a 6 de Outubro, por Sua Excelência, para reassumir o cargo de Diretor da Sorocabana, que representa o maior patrimônio do Estado, somente o aceitei depois de reafirmar, lealmente, perante Sua Excelência, que o fazia sem quebra dos ideais, para cuja realização cooperara, fatos estes aliás, divulgados pela imprensa do Estado e do País. Esclarecida minha atitude, e julgando poder prestar serviços a São Paulo, na direção de seu maior patrimônio, no momento mais delicado de sua história, reassumi pela terceira vez o cargo de Diretor da E. de F. Sorocabana no dia 8 de Outubro, depois de ouvir do Ex.mo. Sr. General a afirmação de que era ao técnico que confiava a missão de dirigir de novo a Sorocabana, independentemente de seus ideais e de sua atuação no Movimento Constitucionalista.³³⁵

Segundo Maria de Fátima S. Moreira e Giannattasio, a situação conflitiva evoluía a cada momento, o que comprova um outro depoimento oficial de Gaspar Ricardo Jr. no relatório de 1934. Moreira considera que os conflitos entre o Sindicato e a EFS se deveram à resistência da organização operária a implantação e execução das práticas da racionalização do trabalho. Esse processo de implantação da gerência científica do trabalho começou no início dos anos 20, quando do fim do contrato de arrendamento da ferrovia ao consórcio Farquhar-Legru e teve seu ponto alto durante os anos 30.

Nós, por outro lado, consideramos que os conflitos também se deveram à resistência da Administração de Ricardo Jr. ao sindicalismo próximo às forças tenentistas e que se mostrava determinado a defender a classe, contrariando as concepções políticas e sociais da referida Administração. A “gota d’água” nesse relacionamento conflituoso foi o processo administrativo movido contra o conferente de Assis e delegado regional do SFEFS nessa cidade, Miguel Belarmino Mendonça.

O caso iniciou-se com o rebaixamento disciplinar do conferente e da subsequente representação do Sindicato em seu nome, já que era filiado e sindicalista. Contudo, o caso

³³⁵ *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1932*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild, 1933, pp. V e VI.

tomou proporções muito maiores, quando a Administração da empresa não reconheceu o direito de representação do Sindicato nesse caso. Tornou-se então, uma contenda, tendo Miguel B. Mendonça como objeto inicial e público, mas já envolvendo o exercício de representação e o próprio reconhecimento da organização de classe. Custódio Guimarães, então presidente, retomou os princípios legais do Decreto 19.770.

“Aguardamos a manifestação dessa diretoria quanto à dúvida levantada a respeito do direito de representação do Sindicato, pois temos o máximo interesse de obter, junto aos poderes competentes, o esclarecimento dos direitos não assistidos”³³⁶.

Poderíamos dizer que era próprio das correntes reformistas, “amarelas”, o apelo aos poderes constituídos, ao invés do recurso à ação direta diante do fracasso das negociações com os patrões, como indica a bibliografia a respeito. Sendo assim, era típica essa atitude do SFEFS. Porém, a questão chegou às bases através de seu órgão de imprensa. Envolveu-as, lembrando que não era apenas uma questão individual, mas um precedente que dizia respeito à toda a classe, sendo ela vítima tanto na pessoa de Miguel Belarmino, quanto coletivamente, já que era sindicalizada e sua entidade não era respeitada, nem mesmo na letra da lei, o que foi citado pelo articulista.

“Será o interesse individual do sindicalizado, de não deixar-se perder a segurança que lhe dão as leis e regulamentos ao exercício do emprego, um interesse individual puramente do ferroviário Miguel Belarmino Mendonça? Ou será verdade que esse direito transcenda a esfera do interesse coletivo, uma vez que se liga indissolavelmente ao de uma classe inteira (...)?”³³⁷

O consultor jurídico da EFS aconselhou Gaspar a não atender e nem mesmo se corresponder com a Diretoria do Sindicato, sobre o caso de Miguel Belarmino e sobre qualquer outro. Ele negava, forçando uma interpretação que ignorava e fingia não compreender, os artigos do Estatuto do Sindicato referentes à defesa de seus associados diante de processos e inquéritos administrativos, a intermediação do SFEFS no caso do conferente. O argumento fundamental desse consultor era:

“(…) Mas o argumento, a meu ver, decisivo neste assunto a razão primordial que, a meu parecer, lhe dirime todas as dúvidas é que a Diretoria do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana, constituída de funcionários titulados dessa Estrada, organizou-se em contravenção formal ao disposto no item *a* do § único do Artigo 11 do decreto a pouco

³³⁶ *O Syndicalista*, Agosto – Setembro de 1933, n.º 4 e 5.

³³⁷ *Idem*.

citado, em cujos peremptórios termos não se compreendem na classe dos empregados, e, portanto digo eu, não podem sindicalizar-se os funcionários públicos.

(...)

É, pois indubitável que a atual diretoria do Sindicato dos Ferrovieiros da Sorocabana, composta, como disse, de funcionários do quadro dessa Estrada, se constitui em antagonismo com a lei e está, portanto, incursa em nulidade, como em geral, tudo quanto se faz em antinomia com princípios legais de ordem pública.

Eis aí porque, me pareceu inatendível o pedido do Reclamante. Não é regular, com efeito, que a Administração da Estrada se corresponda com uma Diretoria ilegalmente constituída e cujos vícios orgânicos já eram de seu conhecimento”³³⁸.

Esse parecer jurídico reforçou ainda mais as convicções de Gaspar, expressas por ele mesmo:

“(...) De acordo com esse parecer jurídico, agimos dentro dos limites que nos cabiam e propusemos oportunamente ao Governo Federal e ao do Estado, diversas providências para sanar a situação, providências essas que não foram tomadas, apesar da atitude cada vez mais inconveniente do Sindicato, que caminhava para a greve violenta, marcada a cada instante e sempre adiada, para irromper, finalmente, em Janeiro do ano de 1934.”³³⁹

Quais providencias eram essas, Gaspar não as cita nem nós encontramos referências. Certamente deveriam ser no sentido da vigilância do SFEFS e detenção de sua diretoria pelo DEOPS...

O SFEFS, no início de sua criação procurou manter uma relação conciliatória, mas ativa com a Diretoria da EFS, como demonstra o trecho do ofício enviado a Gaspar Ricardo Jr por Custódio Guimarães, reproduzido e comentado anteriormente. O próprio Gaspar confirma isso, em partes, em seu relatório sobre o ano de 1934:

“Em princípios de Março de 1933, fomos procurados por alguns funcionários da Estrada que, de acordo com o Dec. N.º 19.770, (...) tinham resolvido sindicalizar-se e, nesse sentido, já haviam providenciado sobre o reconhecimento da associação que haviam fundado, junto aos poderes competentes. Solicitaram-nos e obtiveram de nossa administração diversas concessões, como fossem, o desconto em folhas das mensalidades devidas, concessão de passes e trens especiais etc., mesmo antes do seu reconhecimento legal e da lei estadual regulando esses descontos, lei que só foi promulgada em julho desse ano. Ficou perfeitamente patente a boa vontade da administração para com esse agrupamento de empregados que, entretanto, não lhe correspondeu, dando provas de sua

³³⁸ *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1934*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1935, pp. LIV e LV.

³³⁹ *Idem*, p. LV.

atuação inconveniente para a disciplina, no caso da questão levantada por um dos representantes do Sindicato contra o Inspetor do Tráfego, de Assis.”³⁴⁰

Certamente para o Sr. Gaspar Ricardo Jr., três vezes diretor da EFS e chamado a dirigi-la por seus próprios inimigos e vencedores, o que era uma prova inequívoca de sua superioridade profissional diante deles, era demais que um “grupamento de empregados” pudesse se arvorar em direitos diante de si; que não pudesse reconhecer sua natural superioridade hierárquica... Nessas circunstâncias, era necessário que os combatesse. Afinal estaria indiretamente combatendo seus inimigos anteriormente vitoriosos, em um dos aspectos que mais indispunha sua classe, a burguesia, com eles: o sindicalismo oficial e a criação de algumas leis do trabalho.

Os operários lutaram com a disposição dos anos de 1914 e 1919, estando mais organizados, mas sem o concurso de qualquer personalidade burguesa, como ocorrera anteriormente.

Mudada a diretoria do Sindicato por ocasião de sua primeira eleição, quando Armando Laydner foi eleito presidente, mas ao mesmo tempo, afastado para exercer suas atividades constituintes, encaminhou-se com mais decisão a luta dos ferroviários contra a Administração da EFS.

A posse da nova diretoria havia realizado-se no domingo 7 de janeiro, com a chegada de uma caravana de sindicalistas, vinda de Sorocaba, à sede central do SFEFS às 10:25h, na capital. Essa caravana foi recebida por “uma avultada massa ferroviária”, com a presença do novo presidente eleito, sempre tratado como deputado e do antigo, que passava o cargo, Custódio Guimarães. Às 14 horas, presentes as delegações do interior, imprensa, representantes do governo estadual, do Ministério do Trabalho, dos sindicatos da SPR, Central do Brasil, Cia. Paulista, Mogiana, Araraquarense, Noroeste do Brasil e de outras ferrovias, “deu-se a transmissão de poderes, tendo tudo corrido na maior camaradagem”³⁴¹.

Houve uma assembléia que ocupou o salão do Cine Central, nas salas sobre o qual, encontravam-se as sedes do SFEFS e do Sindicato do pessoal da SPR, que foi presidida por Custódio Guimarães. O salão estava repleto. À posse da nova diretoria, Armando Laydner discursou por uma hora, falando sobre “o que pretende o sindicato realizar sob sua gestão”, o que já havia sido feito de seu programa e de sua atuação na Assembléia Nacional

³⁴⁰ Idem, p. LII.

³⁴¹ *Cruzeiro do Sul*, 11/01/1934.

Constituinte. Pelas delegacias regionais do SFEFS presentes, falaram Ladislau Camargo, José Mariano Lobo, Itayuty Carneiro Magalhães, entre outros. O Capitão João Cabanas presente, saudou a coletividade ferroviária e as personalidades e, em sua presença vemos claramente uma tentativa de influência tenentista de esquerda junto aos ferroviários. Às 17:30h, a Assembléia encerrou-se³⁴².

O DEOPS vigiava o Sindicato desde pelo menos meados de dezembro, como afirmou o agente em informe reservado, talvez, atendendo aos “pedidos de providências” de Gaspar Ricardo Jr. dirigidos ao Governo Estadual. A polícia acompanhou os fatos e negociações, desde meados de dezembro de 33 entre os membros do SFEFS, do Sindicato da SPR, em torno da Federação Regional dos Ferroviários de S. Paulo, dirigida principalmente pelos membros desses dois sindicatos.

A greve teria sido decidida em grande reunião coletiva de sindicatos, em 30 de dezembro, quando foi “elaborado seu ‘plano de ação’”. Nela se “distribuíram os papéis, (...) se precisaram as funções de cada um e (...) se estabeleceu, como base de sucesso, a ação violenta e o caráter não menos violento do movimento”³⁴³, alegado motivo pelo qual a Delegacia da Ordem Política e Social abriu o inquérito.

“Nas diversas publicações, entrevistas à imprensa, boletins e entendimentos posteriores à greve, foi declarado pelas comissões de grevistas” [principalmente do SFEFS] que a greve foi um recurso extremo, para se conseguir as reivindicações que, de outra forma, não se obteve. O que contradiz o relatório do agente policial.

O ofício com as reivindicações, só foi enviado em 13 de janeiro de 1934 à Diretoria da EFS e nada foi comunicado às diretorias da Cia. Paulista e SPR. À São Paulo – Goiás, só foi feita comunicação em 18 de janeiro, “às vésperas do movimento”. A greve, segundo a polícia, foi resolvida antes de qualquer entendimento entre as partes. Vimos que isso é meia verdade, já que no caso da Diretoria da EFS não havia resposta aos apelos do SFEFS. A Administração da Sorocabana procurava ignorar a intervenção legal do Sindicato em defesa das causas dos trabalhadores.

Durante a reunião de 30 de dezembro, se marcou a data de 20 de janeiro de 1934 para o início da greve e definiu-se a elaboração de um código telegráfico secreto.

³⁴² Idem.

³⁴³ Delegacia da Ordem Social, Prontuário 6839, em nome do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório sobre a Greve de Janeiro de 1934.

Em uma assembléia do Sindicato da SPR, em que compareceu um representante do Ministério do Trabalho e enviados de outros sindicatos, “os ânimos se acaloraram”, “Custódio Guimarães (...) garantiu, num discurso violento, ao representante do Ministério do Trabalho, que a Sorocabana iria inevitavelmente à greve contra a Diretoria da Estrada”³⁴⁴.

O DEOPS havia comunicado as demais delegacias do interior do estado de São Paulo, Capital e de Santos, sobre o “plano de ação” e da possível data da greve e seu “caráter violento”.

Custódio Guimarães, Ladislau Camargo e Benedicto Dias Batista foram apontados pelo inquérito como organizadores da greve, junto com diretores dos sindicatos da SPR, Cia. Paulista, Araraquarense, Noroeste do Brasil, Douradense e “Transway Cantareira”.

Segundo o inquérito e depoimentos de envolvidos, José Antunes de Oliveira, secretário da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, teria dito que “era preciso fazer uma greve geral e sangrenta”³⁴⁵.

A polícia esperava um movimento de grandes proporções, pois constatara o envolvimento do PSB na pessoa do Capitão João Cabanas e da Legião Cívica 5 de Julho, que supostamente teria oferecido armas e munições.

Na reunião de 30 de dezembro de 1933 se discutiu a “interferência de estranhos à classe no planejamento do movimento”. Custódio e Itayuty “opinaram pelo movimento imediato, sem a interferência de estranhos, enquanto que a outra corrente opinou pela admissão desses elementos”.

Segundo o agente do DEOPS, houve o envolvimento da Coligação Operária de Santos, na verdade, Coligação dos Sindicatos Proletários de Santos, nos preparativos da greve. João Cabanas teria hipotecado o apoio do PS e garantido que o Exército não se envolveria no policiamento. João Cabanas, segundo o relatório, queria mesmo dinamitar as máquinas de tração da Light na Capital³⁴⁶.

³⁴⁴ Idem.

³⁴⁵ Idem.

³⁴⁶ Precisamos deixar claro que os agentes policiais sempre, ou quase sempre, procuravam exagerar os fatos e a “ameaça à ordem”. Sempre viam ou alardeavam a existência de “planos sinistros de extremistas”, quase todos “comunistas”. Qualquer militante sindical com uma linguagem classista ou que demonstrasse alguma independência de classe que fugisse à cooperação de classes e à política ministerialista de submissão, era taxado invariavelmente de “comunista” ou “extremista”.

Custódio teria visitado a sede da Legião Cívica 5 de Julho em companhia de José Antunes de Oliveira, secretário da Federação Sindical dos Ferroviários de São Paulo e secretário do Sindicato dos Operários da SPR, comunista fichado e, de, Orestes de Giorgi, presidente do Sindicato da SPR. Custódio “soube de início que a Legião Cívica 5 de Julho tomaria parte do movimento, mas também soube que no dia 14 de janeiro”, essa organização revolucionária teria aconselhado o não envolvimento dos ferroviários da Noroeste do Brasil.

O próprio João Cabanas esteve na assembléia de 7 de janeiro, que empossou a nova diretoria do SFEFS, saindo em foto do jornal *O Syndicalista*, mas com o rosto riscado. Segundo o depoimento de Ladislau Camargo, Cabanas usou a palavra dizendo que “o auxílio dos ferroviários nas revoluções se tem verificado auspicioso aos revolucionários”, isso o “exasperou” (sic). Itayuty viu Cabanas na sede, mas declarou que ele só falou com referência a 1924 e que apenas assistiu à posse da diretoria do SFEFS.

Outra organização tenentista de esquerda, ligada ao PSB, a Legião Cívica 5 de Julho, tentou influenciar os ferroviários antes do próprio partido e, segundo as informações recolhidas pelo DEOPS, contava com certo número de aderentes entre os ferroviários. Era uma organização revolucionária de tendência nacionalista e socialista.

Em uma reunião entre diretores de sindicatos ferroviários, ocorrida na sede do SFEFS, possivelmente no final de outubro de 33, o presidente da Legião, o advogado Octávio Ramos compareceu. Chegou antes do início e não conseguiu fazer uso da palavra, por ter sido interpelado pelo vice presidente do SFEFS e por um membro da Federação Regional dos Ferroviários de S. Paulo, alegando que no Sindicato não era permitida intromissão de estranhos. Permaneceu o Dr. Octávio até a metade da reunião. Antes de ir, travou conversa com vários diretores de sindicatos ferroviários e no decorrer da assembléia, teve o ensejo de dizer, entre outras coisas: “Sentimos que os ferroviários não compreendam os objetivos da Legião Cívica 5 de Julho. Estamos à espera de vosso grito firme, para começarmos convosco a luta, fornecendo-lhes tudo quanto for possível. Podemos até assumir compromisso por escrito com os senhores”³⁴⁷.

³⁴⁷ Delegacia Estadual da Ordem Política e Social, Prontuário n.º 1969 de Octávio Ramos. Extrato Reservado de 3/11/1933.

Segundo os agentes policiais, Octávio Ramos, Cabanas e outros “tenentes de esquerda civis”, teriam influenciado e mesmo dirigido a greve dos ferroviários da Sorocabana em janeiro de 34³⁴⁸. Não encontramos provas que confirmassem esse informe, conquanto a Legião e o PSB tivessem influência política entre os sindicalistas da EFS.

Contrariando o que alegavam a Administração da EFS, nas palavras de Gaspar Ricardo Jr., a Interventoria do Estado, nas palavras do assessor Márcio Munhoz e os agentes do DEOPS, em 15 de janeiro, o SFEFS começa a expor pela imprensa as reivindicações dos trabalhadores, pelas páginas do *Cruzeiro do Sul*. Evidentemente, ela estava muito próxima do início da greve, ocorrida na madrugada de 19 de janeiro, três dias depois. Houve, porém, todas as tentativas anteriores de negociação entre o Sindicato e da Direção da EFS. Na edição de 16 de janeiro as reivindicações foram apresentadas como completas, e algumas delas estiveram constantes nos “30 itens” da negociação do final da greve:

“Reconhecimento do Sindicato pela empresa à base de acordo firmado entre as partes e criação de Comissão Permanente de Conciliação; desconto em folha de pagamento das mensalidades sindicais devidamente autorizadas, com prestação de contas até o dia 10 do mês subsequente; cumprimento da Lei de Férias; regulamentação do horário de trabalho da categoria, obedecendo a lei das 8h; abolição completa do trabalho à empreitada dentro da própria estrada; revisão do regulamento de cada Estrada, onde se definem os direitos e deveres destas e dos ferroviários, de acordo com as leis sociais; salário mínimo para cada empresa; readmissão dos operários da SPR, Cantareira, Douradense, da S. Paulo – Goiás e da Paulista; construção de casas para operários de acordo com a regulamentação da Polícia de Tráfego das Estradas de Ferro; aprovação do quadro de pessoal da EF Noroeste do Brasil organizado pelo Sindicato; pagamento de 50% a mais na hora extra; suspensão nunca superior a três dias, que além desse prazo seja instaurado inquérito administrativo; descanso aos domingos, com exceção do pessoal do tráfego e dos transportes, para os quais devem ser estabelecidas e respeitadas as folgas relativas aos domingos”³⁴⁹.

Foram ainda entregues ofícios à Interventoria do Estado, à Secretaria de Viação e Obras Públicas e para a Administração da Empresa, comunicando a necessidade urgente de a EFS responder satisfatoriamente às necessidades dos ferroviários em conjunto e sindicalizados.

No ofício a Gaspar Ricardo Jr., em 13 de janeiro, consta:

³⁴⁸ Idem, Ficha de Atividades Políticas e Sociais s/d.

³⁴⁹ *Cruzeiro do Sul*, 16/01/1934.

“Relativamente ao programa de ação que à nova Diretoria deste sindicato foi delineado por Assembléia Geral que lhe deu posse a 7 do andante, secundando os ofícios que foram endereçados à V. Excia. em 21 e 30 de Setembro, 1.º e 6 de Dezembro do ano extinto, além de vários outros aos quais tem faltado a fineza de resposta ou que quando dadas não foram de molde a satisfazer as justas aspirações da classe, tomo a liberdade de comunicar-vos que o recente manifesto dado a conhecer aos companheiros sindicalizados é um apelo à coesão, para que os camaradas cerrem fileiras em torno desta organização de classe a fim de que ela reivindique por todos os meios legais ao seu alcance, o justo direito de ser correspondido.

Se constam dentre os diversos itens que constituem o referido manifesto algumas medidas que se irá pleitear e das quais V. Excia. não foi cientificado, cumpre-me informar-vos que foi deliberado não se vos dar conhecimento até possível reatamento de relações, que se cingem unicamente no reconhecimento por parte de V. Excia. das atitudes que de direito este sindicato tem assumido, pois V. Excia., até agora, vem se negando às naturais pretensões de maior vulto, de caráter geral e de vital interesse para os ferroviários da Sorocabana e, por conseguinte, presumia baldados trabalho e tempo se os vossos bons ofícios fossem para a solução de tais assuntos. Muito embora a Diretoria não tenha feito Vossa Excelência sentir a mais tempo as necessidades do referido manifesto, estou seguro e bem informado de que o Governo está perfeitamente inteirado das aspirações de que os ferroviários não têm absolutamente feito segredo”.

Ass.: Benedito Dias Baptista [Pres. Interino]³⁵⁰

A resposta de Gaspar Ricardo foi secamente administrativa e evasiva quanto às reivindicações, afirmando que aguardava o estudo das Divisões da EFS para dar uma resposta a certo conjunto de reivindicações e para outras aguardava a deliberação do Secretário de Viação. Tendo uma resposta como essa obtida a 18 de janeiro, no mesmo dia os sindicalistas enviaram um ofício ao Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, ao qual estava a EFS subordinada:

“O Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana vem à presença de V. Excia. (...) informar a esse Departamento da permanência da situação de atrito entre a Diretoria e este Sindicato. Embora aparentemente, e talvez por pressão das altas autoridades do Estado a quem recorremos, a Diretoria tenha voltado a responder os ofícios do Sindicato, não é mais do que uma maneira de reconhecer-nos como órgão legal dos trabalhadores da Sorocabana. Não é isso precisamente o que querem os oito mil sindicalizados, mas que a sua organização de classe exista [sic] como seu representante e defensor das suas reivindicações. Ora, a Diretoria da Sorocabana persiste em prender o pagamento das consignações em folha, das mensalidades sindicais e a ignorar as mais prementes

³⁵⁰ *O Syndicalista*, Janeiro – Fevereiro de 1934, n.º 9 – 10.

reivindicações da corporação ferroviária.” Em anexo, foram mandadas as reivindicações. Ass.: Benedito Dias Baptista³⁵¹.

Benedito Dias Baptista era vice-presidente do SFEFS, mas ocupava interinamente o cargo de presidência devido ao afastamento de Laydner em exercício de seu mandato de deputado constituinte. Baptista estava deixando claro a que ponto o antagonismo entre o Sindicato e a empresa estava chegando. Ao que parece conforme seu ofício, já não era a primeira vez que informava sobre os atritos entre os dois às autoridades do Governo.

A resposta do Secretário de Viação:

“Em resposta ao seu ofício de hoje, tenho o prazer de comunicar-vos que **só agora** [sic] fui inteirado de que o Sr. Diretor da Estrada de Ferro Sorocabana deixou ao meu critério e deliberação a solução das questões levantadas pelo Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, em representação que lhe foi dirigida.

Posso afirmar, no entanto, que irei examiná-las com toda boa vontade, procurando conciliar, da melhor forma possível, o interesse dos ferroviários com os da estrada em que trabalham.

Para desfazer qualquer dúvida, torna-se porém, necessário ficar bem claro, que os entendimentos com o Sindicato só poderão prosseguir num ambiente de absoluta cordialidade, sem que qualquer atitude dos ferroviários possa significar ou ser interpretada como manifestação de [sic] à estrada ou ao Governo de São Paulo.

Assim sendo e desde que, neste momento, se cogita de um movimento grevista em que se acham envolvidos elementos da Sorocabana, torna-se impossível qualquer entendimento com eles ou com a corporação que os representar.

Só depois de desaparecer por completo essa ameaça e quando ficarem bem patentes os intuítos conciliatórios dos ferroviários, poderei restabelecer as negociações, para resolver em definitivo as dúvidas suscitadas”.

Ass.: Francisco Machado de Campos – Sec. De Viação e Obras Públicas³⁵².

Transcrevendo essa resposta e ressaltando o “só agora”, os sindicalistas quiseram deixar claro o pouco interesse e mesmo a omissão da Secretaria de Viação e de Gaspar Ricardo Jr. em atender suas reivindicações. Só restava a resposta da Interventoria, dada a 19 de janeiro. Porém, nesse momento, a greve já começara. O Interventor, por meio de seu secretário, Márcio Munhoz, respondeu da mesma forma que o Secretário de Viação e exigiu o fim da greve para que houvesse estudo das reivindicações e mais:

³⁵¹ Idem.

³⁵² Idem.

“(…) A greve que acaba de se desencadear não é consequência da repulsa às pretensões justas e legais dos operários nela envolvidos. Deu-se, no caso, uma subversão da ordem das coisas: ao invés de os ferroviários pleitearem primeiramente suas reivindicações e só depois de vê-las repelidas recorrerem à solução extrema de um movimento grevista, o que houve logo de início, foi a articulação e coordenação da greve, para só depois dizer-se ao governo, que tem a superintendência da Estrada de Ferro Sorocabana, qual seria a forma de solucionar o interesse da classe ferroviária. Essa situação anômala faz sentir que não passam de pretextos os motivos, dados agora como causa da atitude assumida e que razões estranhas aos interesses dos ferroviários teriam determinado esse movimento, com intuítos ocultos ou inconfessáveis”³⁵³.

Márcio Munhoz declara que só depois de encerrada a greve, o interventor poderia entabular entendimentos sobre o pleito dos ferroviários: “(…) Só então, terá [o Interventor] oportunidade de analisar as sugestões que mereçam ter acolhida”³⁵⁴.

Os sindicalistas haviam pedido garantias legais para que uma comissão pudesse negociar junto aos órgãos do Governo a solução do conflito. Sobre essas garantias, o secretário declarou:

“No final de vosso ofício, pedis garantias para uma comissão com credenciais para encontrar a fórmula de solucionar as questões ora suscitadas. Por melhor que sejam os desejos do Governo de garantir todos aqueles que agem de forma legal, não lhe é possível declarar que concederá as garantias pedidas, visto desconhecer por completo a existência dessa comissão e não saber quais os membros que a compõem e cujos nomes não foram sequer declinados no vosso ofício”³⁵⁵.

O Governo constituído não podia ceder à uma demonstração de força hostil de trabalhadores que considerava como seus subordinados; tinha que garantir sua autoridade materializada na Secretaria de Viação e na pessoa de seu administrador. Mas que manifestação hostil era essa? Era uma greve de seus trabalhadores pelo cumprimento das leis sociais do trabalho que ele representava no estado, em nome do Governo Revolucionário. Se não bastasse essa contradição, a Interventoria depositava sua autoridade e confiança em alguém que combatera os princípios que a legitimava e confessara isso publicamente e em face de seu antecessor.

Era a clássica luta de classes, a qual os trabalhadores conheciam mais na prática do que no conceito marxista. Assim sendo, iriam à greve; sabiam do passado de lutas dos

³⁵³ Idem.

³⁵⁴ Idem.

³⁵⁵ Idem.

ferroviários seus antecessores de vinte e quinze anos antes; assistiram às revoltas armadas tenentistas, às “revoluções” e às grandes greves do primeiro semestre de 1932, especialmente porque tinham um de seus pontos altos na greve de seus companheiros da SPR³⁵⁶, da qual alguns devem ter participado indiretamente. De forma mais ampla, foram participantes diretos e indiretos dos momentos revolucionários brasileiros abertos em 1917 e que prosseguiriam até 1935³⁵⁷. Agora, era sua vez de protagonizar o papel principal na luta que se desenrolaria.

No dia 18 de janeiro, o emissário do SFEFS, Luiz Paulo foi a Assis, distribuiu panfletos, atuando principalmente entre os operários da tração. Logo entrou em contato com Miguel Belarmino Mendonça e organizou a assembléia naquele fim de tarde, em um campo de futebol, próximo da Delegacia Regional do SFEFS. A greve foi aprovada pelos presentes e tratou-se de organizá-la. “Distribuídas as incumbências, os encarregados trataram de executá-las, fiéis ao pacto paredista e confiantes no êxito daquele movimento, em que acreditavam, estivessem envolvidos todos os operários de onze estradas de ferro”³⁵⁸.

A greve teve início às 0:30h de 19 de janeiro, com o corte das linhas telegráficas e telefônicas da empresa. O movimento era para ser geral, envolvendo outras ferrovias, mas logo ficou restrito à Sorocabana, Paulista e pequena parte da SPR, no Alto da Serra, logo desarticulado. Houve várias prisões desde o início, inclusive a do Dr. Lívio Xavier Barreto, advogado do SFEFS, na tarde do dia 18, quando deixava a sede do Sindicato. Foi mandado ao Presídio Paraíso e solto no dia seguinte, às 16h. Tropas da polícia armadas com fuzis guarneciam várias estações e pontos próximos.

Os grevistas ocuparam a Estação de Pederneiras, próxima de Bauru, tendo se retirado com a chegada de forças policiais da cidade próxima. Suspendeu-se o trabalho nas oficinas de Sorocaba e da Barra Funda³⁵⁹.

Em Sorocaba, na manhã do dia 19, entraram todos os operários em serviço e logo depois, “aos gritos de ‘Pára! Pára!’ [os cabeças de greve] conseguiram amedrontar os outros e fazer cessar os serviços”. “Esta informação nos (sic) foi dada pelo reservado

³⁵⁶ Edgar CARONE, *A República Nova (1930-1937)*.

³⁵⁷ Cláudio H. M. BATALHA, *O movimento operário na Primeira República*.

³⁵⁸ Arquivo do DEOPS, Prontuário 83082 – Miguel Belarmino Mendonça.

³⁵⁹ Arquivo da Secretaria de Transportes, Fepasa, Secretaria de Viação e Obras Públicas, Lata CO 9451, pasta: Greves Ferroviárias desde 1932. Recorte do jornal *Diário de S. Paulo* de 20/01/1934.

local”. O Delegado Regional [de polícia] “sabendo com antecedência de tal movimento, já tinha guarnecido as oficinas [com] forças armadas”. O delegado regional de polícia de Sorocaba esteve sempre “a testa” das ações. Foram considerados como principais líderes da greve em Sorocaba: Itayuty C. Magalhães, Carlos Gomes, João Braz da Costa e Leopoldino Bueno Machado³⁶⁰.

Os ferroviários sorocabanos tiveram notícias pelo *Cruzeiro do Sul* de que a greve atingia os trabalhadores das seguintes empresas: EFS, SPR, Paulista, Douradense, Noroeste, Araraquarense, S.Paulo-Goiás, Cantareira, V.F. Riograndense e Itararé – Uruguai. Os grevistas deviam passar dos 30 mil... Essas notícias não condiziam com a realidade, pois o movimento foi bem mais modesto, reduzindo-se em poucos dias principalmente aos operários da EFS. Contudo, ainda que irreais, elas devem ter exaltado mais os ânimos e aumentado a confiança nas próprias forças que os trabalhadores tinham.

Nas fontes, vemos que o movimento grevista da Sorocabana estava sendo preparado para coincidir com o dos trabalhadores de outras estradas de ferro, de modo a formar uma greve geral desse meio de transporte no Estado de S. Paulo, com ramificações em outros estados através das estradas: São Paulo – Goiás, Sul Mineira, Noroeste do Brasil e S. Paulo – Rio Grande do Sul. Contudo, ele se circunscreveu mais à E. F. Noroeste do Brasil, Paulista, Mogiana, SPR e S. Paulo – Goiás, sendo seu principal foco, a Sorocabana. Para o DEOPS, devia tratar-se de uma conspiração “tenebrosa”.

A análise da questão histórica transcende os limites deste trabalho. Talvez a organização de uma grande greve geral dos transportes ferroviários em S. Paulo, coincidindo com a luta dos ferroviários da Sorocabana e dela se aproveitando, tivesse um fundo político conspirativo e insurrecional mais amplo. A presença dos tenentes de esquerda, liderados por João Cabanas e, representados pelo PSB e Legião Cívica 5 de Julho, indicam animosidade contra o recém empossado Interventor Armando Salles de Oliveira, representante de facções das oligarquias paulistas, inimigas dos tenentes³⁶¹.

³⁶⁰ Arquivo do DEOPS, Prontuário 17439 – Carlos Gomes.

³⁶¹ Os tenentes se dividiram após as eleições e instalação da Constituinte, em apoiadores de Vargas, outros do Gen. Góis Monteiro e alguns à esquerda, contra a Constituinte e a interventoria de Armando Salles de Oliveira. Estes últimos agruparam-se em torno do Gen. Waldomiro Castilho de Lima, ex-interventor de S. Paulo e possivelmente estavam ligados ao PSB e à Legião Cívica 5 de Julho. A Legião acusou a Revolução de desvirtuamento e de sofrer traição. Em meio a isso, o Gen. Waldomiro ainda tentou conspirar pela sua volta ao poder. Tentou influenciar generais a organizarem um Conselho que fiscalizasse o Governo, sendo na

Na capital, foram presos o vice-presidente do Sindicato dos Ferroviários da SPR, vários ferroviários da Sorocabana; e as sedes dos sindicatos dos trabalhadores dessas duas empresas foram invadidas e varejadas, sendo isso um “atentado a lei de sindicalização”³⁶².

O PSB envia comunicado à imprensa “informando que não concorreu de nenhum modo para o movimento grevista”³⁶³.

O Partido Socialista não foi o único a não querer assumir qualquer responsabilidade pela Greve; o próprio presidente – deputado do SFEFS lança essa nota à imprensa, publicada a 20 de janeiro:

“Chegando da Capital da República, onde me achava a serviço dos interesses ferroviários (...) fui surpreendido pelo desfecho de acontecimentos que – consoante meu ponto de vista bastante conhecido desde o início da organização dos ferroviários de S. Paulo – não correspondem às aspirações legítimas da classe.

E o fato de se processarem todos os entendimentos para a aventura descabida, à inteira revelia do representante que esta assina, traduz (...) o envolvimento da nossa organização, notadamente a da Sorocabana, (...) interesses inconfessáveis de elementos estranhos ao meio ferroviário”³⁶⁴.

Laydner considerava amparada sua afirmação, da precipitação do movimento, quando de sua partida para o Rio a 17 de janeiro, à noite, para tentar impedi-lo, negociando a situação com o Ministério do Trabalho e o Governo Federal, como eram seus propósitos. Afirma que estava empregando todos os meios “conciliatórios” para resolver a questão e “evitar conseqüências maiores à organização dos ferroviários”.

“Entretanto, tomando as providências que a mim cabem como representante da classe, coloquei-me incontinente ao lado dos interesses de meus companheiros, especialmente da Sorocabana, em cujo meio, encontram maiores facilidades os exploradores que aproveitam os antigos e já conhecidos ressentimentos entre operários e a administração”.

(...) reivindico para mim o direito de, breve denunciar ao proletariado da minha terra, onde se encontram os exploradores dos operários, em momentos como o que presenciamos”³⁶⁵.

Assina como deputado classista pelos ferroviários, na Assembléia Nacional Constituinte. Nessa nota à imprensa, Laydner demonstra um duplo oportunismo, ao condenar o movimento e os “exploradores do proletariado” diante da sociedade e do

prática, uma espécie de poder paralelo, fracassando no entanto. Cf., Hélio SILVA, *1934 A Constituinte (O Ciclo de Vargas – vol. VII)*.

³⁶² Arquivo da Secretaria de Transportes, *op. cit.*

³⁶³ Idem.

³⁶⁴ Idem.

³⁶⁵ Idem.

Governo e, ao mesmo tempo, ao colocar-se ao lado dos ferroviários observando que, especialmente na Sorocabana, o movimento envolveria grande número de sindicalizados. Não poderia aparecer diante do Governo como um subversivo, pois logo seria perseguido, nem tampouco poderia deixar de apresentar-se como um líder comedido, responsável e defensor dos operários em sua grande luta. Apontar os “exploradores” da massa também lhe teria dupla serventia; consolidaria sua posição independente, mas, de acordo, com os ditames do Governo na política sindical e, o ajudaria a descartar-se de concorrentes na liderança sobre o proletariado, estratégica para sua carreira. Contudo, não nomeia nem aponta onde estavam os “exploradores” da massa operária; guarda o trunfo para um momento propício que chegou poucos meses depois. Sua atuação mostra o surgimento de um político bastante hábil.

Em Botucatu, no primeiro dia, cerca de mil ferroviários declararam-se em greve e aderiram ao movimento, o que significava cerca de 95% do pessoal da Sorocabana na cidade. O Delegado Regional do SFEFS, José Mariano Lobo foi preso, juntamente com outro maquinista. A Delegacia Regional do Sindicato foi fechada por ordem da polícia. Em Santos houve aumento da atividade policial com prisão de 14 operários e “admoestação de qualquer elemento que pudesse ser útil à parede”³⁶⁶.

Já em ofício do dia 20 de janeiro, assinado pelo Engenheiro Ajudante da Paulista, informava-se que nessa ferrovia o movimento estava quase sufocado, restando um número que “pouco ultrapassou 150, já tendo a maioria regressado aos serviços”; e que quase todos os “chefes do movimento” estavam presos³⁶⁷.

No dia 21 de janeiro, o *Estado de S. Paulo* noticia o fim da greve na S. Paulo – Goiás. Em Assis, os ferroviários haviam cortado a água e a luz da cidade, sendo tudo restabelecido de pronto. Em Santo Anastácio e Cervinho, localidades da Sorocabana, alguns metros de trilhos foram arrancados pelos grevistas, mas logo recolocados por turmas protegidas pelas polícias locais. Em Altos da Serra, localidade da SPR, os trens circularam com proteção policial.

Houve prisões da diretoria inteira do Sindicato dos Ferroviários da Noroeste do Brasil, de representantes do sindicato do pessoal da Paulista, de operários “exaltados” e de

³⁶⁶ Idem.

³⁶⁷ Arquivo da Secretaria de Transportes, Fepasa, Secretaria de Viação e Obras Públicas, Lata CO 9451, pasta: Greves Ferroviárias desde 1932. Ofício – autos 17233-1934/nov.

agitadores na capital. A Federação Operária de São Paulo, de vertente libertária, mandou representantes à redação de *O Estado de S. Paulo* para fazer pública sua atitude de protesto “contra medidas postas” contra a greve, com a qual se mantinha solidária³⁶⁸.

Em Campinas, a diretoria do Sindicato dos Ferroviários da Mogiana declarou estar surpresa com boletins declarando a greve na Estrada, sem que ela tivesse tomado parte na organização do movimento ou autorizado-o. Pedia para que os operários tomassem cuidado com elementos de facções políticas, mas não apoiou nem desautorizou a greve.

Houve prisão de grevistas e ocupação pela polícia da estação e dos armazéns locais em Botucatu. Já no terceiro dia do movimento, continuavam em greve cerca de 250 operários. Eles cortaram os fios do telégrafo e obstruíram a linha, causando atraso dos trens. No mais, mantiveram atitude “pacífica” (sic)³⁶⁹.

Estando em Sorocaba em 21 de janeiro, Armando Avellanal Laydner conferenciou com seus companheiros e conseguiu junto à polícia, a soltura de três operários presos por motivos de “ordem pública”. Trabalhadores representando a Delegacia Regional de Botucatu estiveram em Sorocaba. Benedito Dias Baptista, através da Delegacia Regional do SFEFS de Sorocaba expediu o seguinte despacho a Gaspar Ricardo Jr.:

“Os ferroviários da Sorocabana em greve, solidários com todos os companheiros da Sorocabana contra a atitude sempre desenvolvida por essa Administração contra os interesses dos ferroviários, solene e unanimemente convidam para retirar-se da direção da Estrada, cujo proletariado acaba de levantar o mais expressivo contra o espírito reacionário e inoportuno de V. Excia. Os ferroviários da Sorocabana denunciam-no ao povo como o mais responsável pelos acontecimentos; convidado diante da realidade dos fatos, resta somente afastar-se pela felicidade dos ferroviários da Sorocabana”³⁷⁰.

Essas palavras veementes não foram compartilhadas por todos os trabalhadores; houve alguns poucos abaixo-assinados para a permanência de Gaspar... A rejeição ao Diretor da empresa pertencia mais aos sindicalistas e era talvez compartilhada pela maior parte dos sindicalizados.

Em 23 de janeiro estava encerrado o movimento na Paulista e tudo estava calmo na SPR. As oficinas de Sorocaba, Mairinque e na Barra Funda ainda estavam paralisadas, conquanto em Mairinque, grande parte dos operários já estivessem voltando ao trabalho.

³⁶⁸ Arquivo da Secretaria de Transportes, Fepasa, Secretaria de Viação e Obras Públicas, Lata CO 9451, pasta: Greves Ferroviárias desde 1932. Recorte do jornal *O Estado de S. Paulo*, 21/01/1934.

³⁶⁹ Idem.

³⁷⁰ *Cruzeiro do Sul*, 22/01/1934.

Em Assis, Ourinhos, Bernardino de Campos, Avaré e Botucatu, todas localidades da Sorocabana, onde se declararam em greve, os trabalhadores já haviam voltado ao serviço. Na última cidade mencionada acima, somente alguns maquinistas, foguistas e parte do pessoal do tráfego continuavam parados. A Estação e demais dependências da ferrovia estavam guardadas pela polícia³⁷¹.

Conferenciando com o Secretário da Interventoria, Márcio Munhoz, Armando Laydner negociou o fim da greve: libertação dos presos e volta ao trabalho. Em 25 de janeiro, ocorreu o fim da greve e o DEOPS recebeu ordem de pôr em liberdade todos os ferroviários detidos, inclusive os envolvidos em “depredações”³⁷². Enfim, Laydner apareceu na imprensa como o homem capaz de ser ouvido pelo Governo, intercedendo pelos operários.

“Era de se ver a alegria dos ferroviários pelo desfecho da parede”³⁷³ em Sorocaba. Comentavam sobre as fases da “campanha”. Houve grande agitação à chegada da comissão e da realização da Assembléia, organizada por Benedito Dias Baptista, Itayuty Magalhães, Oracyr Jatyr dos Santos e José Mariano Oliveira Lobo, com a presença do delegado regional de polícia, Dr. Mendes de Almeida e de “avultada massa de trabalhadores”.

Baptista expôs o acordo com a Interventoria: logo que os trabalhadores voltassem ao serviço, as autoridades estudariam os 30 itens da pauta de reivindicações, seriam soltos os ferroviários detidos e não haveria demissões e suspensões dos trabalhadores implicados na greve. Os presentes aprovaram essas condições. Itayuty, em breve discurso, convidou todos a voltarem ao trabalho e terminou dando entusiásticos vivas ao delegado regional, sendo respondido calorosamente. Mariano Lobo contou ao jornalista do *Cruzeiro do Sul* sobre a conduta arbitrária da polícia de Botucatu. Quando soube da conduta “criteriosa” da polícia de Sorocaba, elogiou-a. O chefe de polícia ordenou a soltura imediata dos implicados na greve.

Porém, em Itapetininga, uma comissão de sindicalizados denunciou as arbitrariedades policiais e da chefia local para com os grevistas: houve invasão de casas dos ferroviários, ameaças, prisões, insultos etc. Segundo a comissão, o problema estava na falta

³⁷¹ Arquivo da Secretaria de Transportes, Fepasa, Secretaria de Viação e Obras Públicas, Lata CO 9451, pasta: Greves Ferroviárias desde 1932. Recorte do jornal *O Estado de S. Paulo*, 23/01/1934.

³⁷² Idem, *O Estado de S. Paulo* de 24 e 25/01/1934.

³⁷³ *Cruzeiro do Sul*, 24/01/1934.

de uma Sede Regional que coordenasse os trabalhadores durante a greve, visto que estavam dispersos. Alguns grevistas tiveram que ir secretamente a Sorocaba para buscar informações e instruções durante o movimento³⁷⁴.

Em ofício de 26 de janeiro, Benedicto Dias Baptista comunicava a soltura dos últimos operários presos e a volta completa ao trabalho; esperava agora continuar as negociações com a Interventoria, acerca das reivindicações dos ferroviários³⁷⁵.

A greve foi vitoriosa, mas enfrentou forte repressão que poderia tê-la desarticulado e sufocado-a, como parece ter ocorrido com os movimentos dos trabalhadores das outras ferrovias, logo em seu início.

Maria de Fátima S. Moreira considera que a greve dos ferroviários da Sorocabana foi motivada principalmente por conflitos originados na aplicação das normas e práticas da racionalização do trabalho. Essas normas tais como eram aplicadas por Gaspar Ricardo Jr. implicavam na autoridade absoluta da Administração sobre os operários, não reconhecendo nem mesmo a legalidade da mediação do Sindicato. Entretanto, consideramos que a persistência do não reconhecimento das atribuições do sindicato foi o motivo inicial e talvez o principal da greve para os sindicalistas; para a massa operária ele logo se deslocou para questões econômicas, como o reajustamento geral dos salários.

A 22 de fevereiro de 1934, estive em comitiva na Delegacia Regional de Sorocaba, Armando Laydner, Benedito Dias Baptista, Itayuty e Ladislau Camargo, para passarem o resultado final das negociações, lido por Ladislau. “A grande massa ferroviária presente” considerou que “o resultado não correspondeu” às suas expectativas e isso “deu margem a manifestações de desagrado”. Laydner disse ao povo acreditar que a resposta não fosse definitiva e que “voltaria novamente ao palácio e de novo faria sentir ao Dr. Salles de Oliveira [interventor] o descontentamento dos ferroviários”. Ao final da reunião, “todos” estavam esperançosos de que “os nobres sentimentos do Sr. interventor inspirem uma forma definitiva e conciliatória”³⁷⁶.

Para Gaspar Ricardo Jr., a greve significou uma grande derrota. Segundo seu filho, que escreveu parte de sua biografia, “sua presença à testa da Sorocabana, cada vez mais incômoda ao Governo do Estado, indicava que o desfecho estava próximo”.

³⁷⁴ *O Syndicalista*, Janeiro – Fevereiro de 1934, n.º 9/10.

³⁷⁵ *Cruzeiro do Sul*, 31/01/1934.

³⁷⁶ *Cruzeiro do Sul*, 23/02/1934.

“Deu-lhe motivo a greve geral da Estrada”³⁷⁷.

“Ainda mais, a greve teve bafejo oficial, pois sua liderança deslocou-se para Sorocaba, cujas oficinas foram o seu centro estratégico, com salvo-conduto assinado por pessoa próxima às mais altas autoridades estaduais. Os entendimentos correram à revelia da direção da Estrada e, além disso, com acordos notoriamente inaceitáveis para ela, inclusive com a readmissão dos chefes grevistas. Interessante notar que tudo correu sobre o pano de fundo do arrendamento da Noroeste”.

“Não era do feitio de Gaspar Ricardo Jr. perder sua autoridade moral. (...) Demitiu-se em 9 de março de 1934”³⁷⁸.

Para o autor, o motivo da demissão de Gaspar, em sua origem, estava no atrito entre os interesses da Cia. Paulista e da SPR. A primeira estaria contra o arrendamento “tido como natural” da EF Noroeste do Brasil à Sorocabana e a “Inglesa”, contra a construção da Linha Mairinque – Santos, que lhe tiraria o monopólio ao porto de Santos. Gaspar teria enfrentado oposições no Governo, envolvido pelos interesses da Paulista e na imprensa, representada pelo *Diário de São Paulo* de Assis Chateaubriand.

Não nos aprofundamos nessas questões porque o objetivo de nosso trabalho não é a História da Empresa em si, mas a de seus trabalhadores, mais propriamente, de suas relações sindicais entre si, com a empresa e com o Estado.

As fontes consultadas não confirmam a afirmação de Ricardo; supomos a demissão de Gaspar como resultado da derrota sofrida durante a greve, quando o sindicato negociou diretamente com a Interventoria. Ele não pôde aceitar qualquer questionamento à sua autoridade, ainda mais, dentro de uma situação conflituosa que se arrastava há meses e que terminava assim. Seu nome ainda seria explorado por elementos ligados ao PRP dentro e fora da EFS, até sua morte no primeiro semestre de 1937.

Antônio Prudente de Moraes, que o substituiu na Direção da EFS, começou uma outra política para com o Sindicato.

“Não foram pequenas nossas dificuldades, logo de início. De um lado, encontramos a braços com a delicada questão do sindicalismo de classe, aplicado à Estrada, que acabava de sair, com outras vias férreas, dos embates de uma greve geral, cujas conseqüências tanto atingem as empresas, como ao seu próprio pessoal.

(...)

³⁷⁷ Octávio G. S. RICARDO, *op. cit.*, pp. 74 e 75

³⁷⁸ *Idem*, pp. 76 e 77.

Consideramos, desde logo, o alcance e a necessidade de uma política de paz e concórdia entre a Administração e a classe sindicalizada e, como fôssemos procurados pela Diretoria do Sindicato, com esse mesmo objetivo, resolvemos assinar com essa agremiação o convênio de 21 de maio de 1934, regulando as relações entre as duas entidades e onde ficaram estatuídas cláusulas assecuratórias dos princípios da ordem e disciplina bem assim normas simples e claras, que vêm sendo cumpridas inteiramente por ambas as partes. Na mesma ocasião, foi assinada, entre a Estrada e o Sindicato, uma ata a propósito dos chamados ‘30 itens de reivindicação’, que os ferroviários haviam apresentado ao Governo do Estado, na qual ficaram respondidos, um a um, os itens em causa, com todas as concessões feitas³⁷⁹.

A administração de A. Prudente de Moraes teve início em 26 de abril de 1934 e foi até 16 de janeiro de 36. Mário Salles Souto ao comentar sua administração no relatório de 1936 afirma: “Soube meu antecessor agir com elevado critério nas delicadas questões com que se defrontou, notadamente as atinentes ao sindicalismo de classe³⁸⁰. Essa ação norteou-se em não abrir conflito direto com o Sindicato e, da mesma forma, este procurou manter relações com a empresa, ainda que não totalmente cordiais, o que poderia ser comprometedor para uma agremiação que se apresentava ativa e independente, pois as reclamações contra arbitrariedades dos chefes de serviços locais e o encaminhamento de outras reivindicações como a construção de casas para os operários continuaram.

Em 21 de maio de 1934, a administração de Prudente de Moraes assinou o convênio pelo qual a EFS e o SFEFS se relacionariam a partir de então (Ver Anexo 1).

Fez-se um acordo entre as partes, mas suas cláusulas eram bastante burocráticas, de modo a tolher parte da iniciativa das bases do sindicato a partir de seus quadros médios, os delegados sindicais regionais. Notamos a persistência de uma mentalidade hierárquica, que procurava cercar-se de protocolos e de burocracias, não aceitando o contato direto entre as partes e procurando sempre manter o poder sobre seus subordinados em todos os graus, o que não impediu o contato de Carlos Veiga, um dos chefes de seção, com o Sindicato em 1937, figurando em sua chapa nas eleições à administração da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Empregados da EFS. Nesse ponto, a Administração da empresa reconhecia ou exigia um sistema semelhante do Sindicato, ou seja, o funcionamento de uma diretoria

³⁷⁹ *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1934*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1935, pp. VI e VII.

³⁸⁰ *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1935*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1936, p. VI.

burocrática. Apenas “administradores” e “diretores” se comunicariam, cercados de protocolos, resguardando a superioridade do diretor da empresa em relação ao do Sindicato.

Podemos supor que a burocratização sindical ocorrida durante os anos 30, não partiu somente da subordinação à legislação vigente e ao desvio de conduta e corrupção dos líderes sindicais, mas também das empresas, da burguesia diretamente, como exigência para o reconhecimento do sindicato e respectivo relacionamento. Seria a reprodução da hierarquização social a partir da exigência de uma hierarquia administrativa burocratizada dirigindo a entidade de classe dos trabalhadores. Talvez fosse uma tática burguesa, tratar com homens que se destacassem em seu meio de origem, que demonstrassem alguma “qualidade” administrativa; enfim, que se mostrassem aburguesados. Desse modo, ela corromperia a consciência de classe proletária, facilitando sua manipulação sobre os sindicalistas submetidos à legalidade ministerial.

Dificuldades à parte, tal situação já era um avanço significativo tendo em vista o passado recente de sistemática repressão à prática sindical e o recorrente apelo às forças policiais. Podemos mesmo dizer que houve alguns relacionamentos cordiais, à base de interesses, entre as partes, quando vemos a colaboração da Administração na organização de festas de 1.º de Maio, cedendo trens para transportar os excursionistas de diversos pontos da ferrovia até os locais dos eventos festivos. Havia a presença de chefes de serviços e de seções nesses eventos e, na grande festa do Primeiro de Maio de 1934 em Sorocaba, até o Diretor da EFS, Antônio Prudente de Moraes esteve presente. Fatos parecidos se deram na inauguração de delegacias regionais do Sindicato, mas sem a presença de chefes de seções da EFS.

O caso mais interessante ocorreu durante uma das detenções de Itayuty Carneiro Magalhães, diretor sindical e participante do grupo de Laydner. Quando de sua detenção em dezembro de 1935, em São Roque, por suspeita de envolvimento com o levante de novembro da ANL/PCB, contou com a intervenção para sua libertação, tanto dos membros do sindicato, como engenheiro Carlos Veiga, chefe da 1.ª Divisão da EFS e do próprio Antônio Prudente de Moraes, diretor, por meio de telegramas. Ele estava ciente dessas intervenções³⁸¹.

³⁸¹ Cf. Arquivo do DEOPS, Prontuário 2790 – Itayuty Carneiro Magalhães, Relatório à Superintendência da Ordem Política e Social de 09/01/1936 e Termo de Declaração de 06/03/1936.

Colocamos em anexo os 30 itens elaborados e reivindicados durante a greve de janeiro de 1934 pelos ferroviários (ver Anexo 2).

Segundo a revista *Nossa Estrada*, somente os itens 6 e 11 foram recusados pela Administração. Todos os demais foram atendidos ou “resolvidos” por meio de circulares etc. “Elevam-se pois a milhares de trabalhadores beneficiados”.

Contradizendo essa afirmação da revista, *O Syndicalista*, o *Cruzeiro do Sul* e o *Correio Paulistano* informam do descontentamento dos ferroviários com o não cumprimento efetivo de itens, como a construção de casas “higiênicas” e diversos atritos entre trabalhadores e chefes locais.

“Os que não foram ainda atendidos por não terem sido alcançados por essas concessões, terão a sua situação, dentro do possível, melhorada por ocasião do REAJUSTAMENTO DO QUADRO DE PESSOAL [sic], que está sendo estudado por uma comissão nomeada pela diretoria da Estrada, composta dos chefes de divisões e da qual fará parte um representante do Sindicato”³⁸².

Os reajustes salariais atrasaram e não foram do agrado do pessoal, o que provocou problemas sérios nos anos posteriores. Segundo Maria de Fátima S. Moreira, muitos trabalhadores enviaram coletivamente, não passando pelo Sindicato, ou, quando muito, pela delegacia regional do Sindicato, telegramas e memoriais solicitando o cumprimento do reajuste dos salários pela direção da EFS durante os anos de 1936 e 1937.

Em fevereiro de 1934, houve uma “pequena melhoria” aos que recebiam salários menores que 200\$000 mensais. O acordo tinha sido celebrado e assinado, mas o cumprimento integral por parte da EFS era protelado, tendo como álibi, os intermináveis estudos para sua completa resolução e execução. Arrastava-se ainda o acordo em setembro de 1935, quando houve desentendimento entre a comissão de estudos nomeada pela Administração e os representantes do Sindicato sobre os valores a serem reajustados. Essas questões foram apontadas em memorial do Sindicato à Administração em novembro desse ano que, no entanto, foi desconsiderado. No início de 1936, os trabalhadores, através do Sindicato fizeram sentir à EFS o mal-estar com a situação. Em fevereiro, voltou a Administração a analisar a questão do reajuste de salários do pessoal³⁸³.

³⁸² *Nossa Estrada*, maio de 1934.

³⁸³ *O Syndicalista*, n.º 33, Novembro de 1937.

As delegacias regionais do SFEFS de Sorocaba e Mairinque deliberaram em fevereiro de 1936 telegrafar para a Administração da EFS “protestando contra a demora da execução dos itens que fundamentaram o acordo para a cessação da última greve”³⁸⁴. A questão principal era o reajuste salarial.

Em agosto e novembro, surgiram apelos nas páginas da *Classe Operária* para a organização de comissões que percorressem as linhas da ferrovia e outras por seções, para discutirem os reajustes de meados do ano, chamadas de “Comissões para o Aumento de Salário”. O missivista terminava pedindo firme união dos trabalhadores e para “reforçar a energia do sindicato”³⁸⁵. A intenção dos comunistas era evitar que o Sindicato se enfraquecesse demasiadamente, em virtude do descontentamento e da desconfiança da massa trabalhadora. A atuação dessas comissões e o “reforço” do sindicato, deveriam, segundo o que planejavam, fortalecer sua posição nessas importantes bases, nas quais certamente atuavam suas células.

Segundo as fontes, os reajustes para o operariado corresponderam a um aumento de 10\$ e 15\$000 mensais, as diárias aumentando \$300 e os ordenados dos chefes de seções subindo em 700\$ e do Diretor em 2:000\$000 (dois contos de réis). Pelas páginas do órgão oficial do PCB e por outras fontes consultadas, o descontentamento era grande entre os ferroviários.

Chegou-se ao ano de 1937 com esse pequeno reajuste de meados de 1936, que não satisfez o operariado. Era urgente resolver o mal-estar e a Administração entrou em contato com o SFEFS para nomearem em conjunto, uma nova comissão para estudar o assunto.

Isso aconteceu sob pressão do descontentamento dos ferroviários. Em primeiro de julho de 1937, o *Cruzeiro do Sul* comentou a divulgação de uma greve começada nas Oficinas de Sorocaba e que teria se espalhado pela estrada, com cerca de 5 mil aderentes e que teria paralisado totalmente o tráfego. Essa notícia teria sido divulgada pela *Folha da Noite*, da capital. Os jornalistas de Sorocaba procuraram informações com a Administração e nada apuraram. Isso nos revela que deveria haver exaltação e que o mal-estar, além de ser denunciado, ganhava espaço nas sociedades locais, nas quais corriam boatos. Nesse caso,

³⁸⁴ *Cruzeiro do Sul*, 27/02/1936.

³⁸⁵ *A Classe Operária*, Novembro de 1936.

um dos boatos não só chegou à capital, como ganhou a imprensa e repercussão. Em meio aos trabalhadores, certamente a preparação estava adiantada.

Até os grupos de direita “perrepistas” e patronais, atuantes entre os ferroviários já apontavam para o descontentamento da massa em relação aos reajustes. Apontavam mesmo e talvez com razão, o descontentamento dos trabalhadores com a direção do Sindicato³⁸⁶.

Em meados de setembro, o movimento grevista revelou-se: era uma “greve branca”. Começou nas Oficinas de Sorocaba, mais especificamente nas de locomotivas, expandiu-se para a de reparo de carros etc. e avançava para outros pontos da Estrada, em Mairinque, Barra Funda e Santo Antônio. Em consequência disso, a EFS suspendeu vários trens de carga³⁸⁷. A greve teve “origem no protesto dos operários contra a desatenção ao seu plano de reivindicações, há tempos apresentado à direção da (...) ferrovia”³⁸⁸. Para avaliarmos a dimensão do movimento, a produção, isto é, os reparos que eram de 18 locomotivas mensalmente havia caído para três.

A “greve branca” certamente foi a estratégia de luta mais correta para o momento, pois qualquer movimento grevista abertamente declarado teria sido severamente reprimido pela polícia, especialmente nas ferrovias ou portos do país. O estado de guerra havia sido há pouco extinto, mas o país não estava tranqüilo; o golpe de estado estava em marcha nos bastidores e podia ser sentido pela sociedade³⁸⁹. Um movimento iniciado discretamente, sem chamadas públicas e manifestações externas ou mesmo internas, sem interromper totalmente o trabalho, era o único que teria alguma chance de vitória, mas, desde que os trabalhadores tivessem coragem e fôlego para manter seu movimento, a despeito de toda a pressão que viessem sofrer de seus chefes de serviço. Era necessária uma forte união entre os trabalhadores para manterem a luta.

Quase um mês depois, o movimento terminou com a vitória dos operários em suas reivindicações, com direito a foguetório em Sorocaba³⁹⁰, centro do movimento.

“Uma boa notícia para o pessoal da Sorocabana”, o Diretor Mário Salles Souto “concedeu” as seguintes “regalias” (sic) ao pessoal da estrada: 1) Para o pessoal com salário até 100\$000, houve aumento de 20\$; de 101\$ a 200\$, aumento de 30\$; de 201\$ a

³⁸⁶ *O Ferroviário*, 13/08/1937.

³⁸⁷ *Cruzeiro do Sul*, 23/09/1937.

³⁸⁸ *Cruzeiro do Sul*, 25/10/1937.

³⁸⁹ Edgar CARONE, *A República Nova (1930-1937)*.

³⁹⁰ *Cruzeiro do Sul*, 22/10/1937.

300\$, 35\$; de 301\$ a 400\$, 40\$; de 401\$ a 500\$, 45\$ e de 501\$ a 600\$, 50\$; 2) Extinção das classes extras e sua incorporação automática nas classes normais; 3) Concessão de passe livre para as famílias ferroviárias por ocasião de férias de seus “chefes”, em 1.^a classe para os que ganham acima de 600\$000 mensais e de 2.^a classe para os que ganham abaixo disso, bem como despacho gratuito de bagagem até 45kg; 4) Fornecimento de uniformes e ferramentas para os artífices e capas para os guarda-chaves, manobristas e truqueiros.

O Sindicato quis os louros da vitória; a Administração apresentou-se como magnânima e benfeitora ao “conceder” as “regalias”; o grupo de *O Ferroviário* contestou a ambos, afirmando que a vitória coubera aos próprios operários, principalmente aos de Sorocaba.

Couto de Magalhães Neto, principal articulista de *O Ferroviário*, publicação ligada aos interesses políticos do PRP, declarou que durante a greve, a diretoria do Sindicato só assumiu as reivindicações dos trabalhadores depois que elas se tornaram públicas. Os operários das oficinas de Sorocaba teriam recusado um oferecimento dirigido somente para eles compensatório à extinção da categoria dos “extras”. Os trabalhadores recusaram-no coletivamente: ou toda a ferrovia receberia o reajuste, ou ele seria recusado³⁹¹.

Em edições anteriores, os homens d’*O Ferroviário* como que quiseram fazer um ultimato indireto à direção do Sindicato. Caso ela assumisse a direção do movimento desde sua organização, teria que assumir que organizava um movimento oculto contra a Administração da empresa, o que indicaria que o Sindicato, que supostamente estava ligado ao engenheiro Carlos Veiga, que pertencia ao Partido Constitucionalista e era rival interno, no partido e na EFS do Diretor Mário Salles Souto. Caso isso se confirmasse, teria sido demonstrada a parcialidade “peceista” (partidária do Partido Constitucionalista) de Armando Laydner, que estava contribuindo para a derrubada de Salles Souto. Caso não o fizesse, a Diretoria do Sindicato teria que assumir que estava a serviço da Administração da empresa, em prejuízo dos trabalhadores.

Para o pessoal do PRP, o sindicato era clara e declaradamente, naquelas circunstâncias, uma peça importante de apoio ou de oposição à qualquer Administração da EFS, porque os sindicalistas teriam montado a entidade como uma “máquina” poderosa. Gaspar Ricardo Jr. havia, “com toda sua inteligência”, caído na “teia de aranha venenosa”

³⁹¹ *O Ferroviário*, 30/10/1937.

que era a greve dos ferroviários³⁹². Nesse ponto, o grupo patronal “perrepista” tinha clareza absoluta da potencialidade estratégica do Sindicato.

Couto de Magalhães Neto considerava que a diretoria do Sindicato tentava se apossar dos resultados da vitória dos grevistas, com fins eleitoreiros, já que no final de 1937 ocorreriam três eleições que lhes interessavam diretamente: as para Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários da EFS; para a direção da Cooperativa de Consumo e para a própria diretoria do SFEFS. Atentemos para o fato que, as eleições para a Caixa de Aposentadorias e Pensões interessavam muito ao PRP.

Talvez os sindicalistas não tivessem assumido imediatamente e desde o início o movimento, porque a vigilância policial sobre os trabalhadores era grande e os sindicalistas, para evitar prisões, especialmente as suas e garantir a vitória do movimento, não tenham se envolvido declaradamente. Eles teriam assumido as negociações das reivindicações quando o movimento já ia avançado e apoiaram a comissão que foi à capital negociar as reivindicações dos trabalhadores.

Na assembléia feita na sede do Sindicato participaram cerca de 800 ferroviários e foi presidida pelo delegado regional sindical de Sorocaba, Luiz Segamarchi, com a presença de Laydner, Couto de Magalhães Neto e de um representante do DET³⁹³.

A comissão nomeada pela Administração da EFS era composta pelos engenheiros Luiz Mendonça Jr., Ruy da Costa Rodrigues e Acrycio Paes Cruz, que reuniu-se com outra composta por Armando Laydner pelo Sindicato e chefes de seções. Elas acertaram o reajuste para 1.º de novembro.

A Administração da Estrada também disputou as benesses públicas da vitória dos grevistas contra ela própria, apresentando-se em sua revista, *A Nossa Estrada*, como benfeitora, embora autoritária:

“E nem se compreende que um administrador, como o Dr. Mário Salles Souto, que dando cabais e insofismáveis provas de inteligência e acerto, (...) deixasse de voltar suas vistas para a situação do seu pessoal, (...) a concessão das mais justas e requeridas aspirações do momento tem feito [da vida] do trabalhador (...) penosa, difícil e angustiosa. (...) O Diretor não esqueceu de premiar e de beneficiar o seu pessoal”³⁹⁴.

³⁹² Idem, 09/10/1937.

³⁹³ Idem, 23/10/1937.

³⁹⁴ *Nossa Estrada*, outubro de 1937.

O discurso da revista pôs o Diretor como a figura principal da empresa, à qual tem ao seu comando tudo e em torno da qual, tudo gira. Portanto, era o Diretor que prometia aumentos e melhorias; ele que lutou para conseguí-los, estudando junto com os chefes as formas e os índices, sem descuidar dos interesses da EFS. Ele lutou junto ao governo pela concessão das “regalias”. Adoeceu, mas voltou tão logo pôde e “apressou-se” em apresentar seus projetos. Portanto, “é desse modo que se historiam, à luz da verdade, as recentes concessões, a vigorar de novembro vindouro”³⁹⁵.

Mesmo após o recente conflito de classe, ainda que não violento, devido à situação política geral do país, mais do que à cordialidade ou docilidade dos trabalhadores para com seu superior hierárquico, a Administração quis mostrar-se benfeitora, compreensiva e possuidora de um entendimento superior, tanto em relação à situação de trabalho dos operários, como em relação ao panorama econômico vivido pelo país.

Não acreditamos que essa tática discursiva tenha surtido algum efeito positivo sobre o conjunto dos trabalhadores, pois mesmo aqueles que não se envolveram no processo, certamente inteiraram-se dos acontecimentos ao longo da ferrovia, afinal, o movimento começou antes do divulgado pela imprensa durou mais de um mês e estendeu-se às outras unidades da EFS, além das oficinas de Sorocaba.

Mas o Diretor estava também atento a outros aspectos da questão e coube à revista “alertar” os trabalhadores:

“Sabedores de que o Sr. Diretor estava tomando todas essas providências, elementos interessados em explorar a boa fé da massa trabalhadora, em benefício próprio e de seus interesses pessoais e particulares, foram a Sorocaba e ali sopraram no espírito desprevenido dos operários a semente da indisciplina, insuflando-lhes no espírito, a prática da chamada greve branca, como única medida dos extras obterem o reajustamento dos vencimentos. Entretanto, o fato dos demais empregados da Estrada manterem-se firmes, todos eles aproximadamente em número de onze mil, a frente do trabalho, disciplinadamente, prestigiando o seu Diretor, bem mostra a pequena porcentagem dos que ouviram, tão erradamente, os maus conselhos, que estão sempre à espreita de uma ocasião dessas para tirar proveito pessoal (...) O Sr. Diretor, inegavelmente, tem dado provas de boa vontade e do desejo de trabalhar, constantemente, de acordo com a perfeita harmonia com o seu pessoal”³⁹⁶.

³⁹⁵ Idem.

³⁹⁶ Idem.

Novamente a empresa se esforçou abertamente no combate ideológico ao sindicalismo. Mas não só; nesse discurso, o articulista também combateu outros grupos políticos, como o do PRP, que faziam oposição e críticas à administração e, disputavam espaço político e influência sobre os ferroviários. O trabalhador ainda era visto como alguém “puro” politicamente, cumpridor fiel de seus deveres e submisso aos superiores que tudo podiam resolver. Mas quando “desatento”, tornava-se alvo e era manipulado por exploradores da classe. Um discurso velho que repetiu-se muito e que talvez, ainda se repita.

Devemos deixar claro que esse foi um momento de complexas disputas políticas, que tinham por objetivo cativar o voto da massa ferroviária nas diferentes eleições que se aproximavam, inclusive para Presidência da República. Disputavam essa contenda os republicanos, os constitucionalistas e sua colcha de alianças díspares que era a União Democrática Trabalhista e o SFEFS próximo aos dois últimos, mas ao mesmo tempo combatendo-os, visto que vários membros da UDT participaram do Comitê Central dos Ferroviários da EFS, declaradamente inimigo do Sindicato.

Como vimos anteriormente, é possível que a Administração tenha procurado combater o SFEFS através do apoio à recém criada Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana, de setembro de 1937, que tentou disputar ao Sindicato a filiação dos trabalhadores.

Diversos grupos político ideológicos disputaram a influência e mesmo a hegemonia na liderança dos ferroviários e a direção do SFEFS, que conduziu uma greve aberta e vitoriosa em 1934, que elegeu um deputado federal classista, que possuía cerca de 10 mil filiados e um patrimônio calculado em aproximadamente 500 contos de réis.

CAPÍTULO 4: Relacionamentos e Conflitos

4.1 As relações e conflitos políticos e ideológicos internos e externos ao Sindicato.

Desde o início de sua existência, o Sindicato procurou resguardar sua independência frente às Administrações da Ferrovia, embora em alguns momentos, pareça ter se aproximado de alguns de seus membros, em circunstâncias não muito claras, como no caso de Carlos Veiga, chefe da 1.^a Divisão.

O volante de março de 1933 conclama os trabalhadores a se associarem e apoiarem a corporação legal, como citam, apresentando seus objetivos e fazendo uma chamada mais que legalista ao final:

“Companheiros!

Observai sempre a disciplina nas vossas funções e deixai que os vossos interesses sejam defendidos pelo SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.”[sic]³⁹⁷

O apego à legalidade era a chave para a existência do Sindicato e a representatividade era sua essência. Essa relação transcorreu de forma contraditória, pois teve que arriscar sua prezada legalidade em uma greve aberta e agitada e bastante reprimida pela polícia, para garantir sua representatividade. Por isso, Laydner posicionou-se publicamente contra o movimento em seu início, mas não teve como abandoná-lo.

Além de ter combatido as pretensões sindicais patronais e oportunistas do Centro Ideal Ferroviário em vista das eleições classistas para a Constituinte de 1933, que talvez fossem apoiadas pela empresa para tentar conter ou neutralizar o SFEFS, buscando direcionar a organização classista dos ferroviários para uma entidade orientada pelo interesse patronal, os sindicalistas tiveram que combater uma corrente patronal no interior de suas fileiras; o Centro dos Telegrafistas da Sorocabana.

³⁹⁷ Volante *Sindicato dos Ferroviários da E.F. Sorocabana: Camaradas Ferroviários!*, de março de 1933, São Paulo – Capital.

Inicialmente, esse Centro congregou uma parte dos trabalhadores, reivindicando a consideração de categoria à parte para os telegrafistas, justificando a entidade como uma sub organização corporativa.

“Os Telegrafistas da Sorocabana Congregam-se em Torno de um Centro”

“A 16 de agosto passado, por iniciativa dos telegrafistas de São Paulo, foi fundado o Centro de Telegrafistas da Sorocabana, órgão de colaboração ao Sindicato dos Ferroviários.

Os trabalhadores do Telégrafo da Sorocabana, tão pronto se deu o começo da arregimentação dos ferroviários, procuraram tomar seu lugar na nossa marcha pela organização do proletariado do Brasil, uma vez que, pelas funções que exercem, constituem uma das parcelas mais importantes da corporação representada pelos ferroviários.

[...]

c) - A diretoria do centro tem ação junto ao Sindicato como delegado direto dos telegrafistas na defesa dos direitos destes, que só deverão ser pleiteados por intermédio do Centro;

[...]

A Diretoria do Centro foi desde logo constituída dos seguintes telegrafistas:

Diógenes Nunes de Oliveira - Presidente.

José Pires - Vice presidente.

Romeu de Araújo Costa - Secretário.

Benedito Lustosa - Tesoureiro.³⁹⁸

Em novembro, com a proximidade das eleições para a Diretoria, os sindicalistas se desentenderam com o pessoal do Centro dos Telegrafistas, acusando-os de mistificadores e desagregadores da classe, que agiam sob a máscara de uma associação. Há indícios de que o grupo liderado por Diógenes queria o reconhecimento dos ferroviários como funcionários públicos e, sendo assim, pleiteava sua representação pela Associação dos Funcionários Públicos, o que destruiria o Sindicato.

Diógenes de Oliveira reapareceu no decorrer de 1937, organizando e dirigindo o Comitê Central Ferroviário, ocasião em que se indispôs novamente com o Sindicato. Também essa organização ou sub-organização entre os ferroviários teve vida curta.

“Em guarda companheiros!

É preciso arrancar a máscara que esconde a cara de nossos inimigos.

É preciso escorraçá-los de nosso meio, é preciso anular, custe o que custar, as suas atividades malsãs.”

³⁹⁸ *O Syndicalista*, Agosto – Setembro de 1933, n.º 4 e 5.

Os diretores do Centro dos Telegrafistas formaram uma chapa para concorrer à direção do Sindicato, nas eleições de 14 de dezembro de 1933, que foram as primeiras.

“Centro dos Telegrafistas da Estrada de Ferro Sorocabana

Companheiros Ferroviários!

O pessoal da Estrada de Ferro Sorocabana, cuja disciplina é conhecida e elogiada em todas as Estradas de Ferro, tem agora motivo para mostrar o seu orgulho por esse fato, defendendo a Estrada a que serve e onde alguns elementos pretendem lançar a desordem e anarquia, comprometendo o conceito que temos de empregados ordeiros, disciplinados e respeitadores.

Nenhum Ferroviário desconhece o procedimento dos atuais Diretores do Sindicato que, fugindo às finalidades sindicais, fugindo às normas de disciplina em que devemos nos manter, têm-se preocupado exclusivamente na campanha de difamação e de calúnias contra todos os chefes de serviço, o que dá motivos, em tais condições, ao próprio prejuízo da organização – O SINDICATO. – [sic]

Não somos contra o SINDICATO [sic], mas contra os atuais Diretores e assim é unânime o pensamento de todos os ferroviários dignos, disciplinados e cumpridores dos seus deveres.

(...)

Todos eles [participantes de chapa] são conhecidos, todos eles têm a sua folha corrida que muito os recomenda e só eles poderão evitar a desordem que ameaça a vida da grande família ferroviária.

Votar em nossos candidatos é votar para um Sindicato maior e melhor!

Votar contra eles é votar para um Sindicato falho, votar pela desordem, pela anarquia e pela indisciplina!”³⁹⁹

A comissão autora desse volante apela para o espírito conservador de parte dos ferroviários, em um tom reacionário, pois queria reverter a situação, ainda que declarasse não ser contra o Sindicato. Queria-o mais defensor da empresa que propriamente dos trabalhadores; “respeitador” em qualquer situação dos chefes de serviços, superiores hierárquicos dos trabalhadores; exaltando valores defendidos por outros tipos de corporações profissionais e principalmente pela burguesia, quando enfatiza a “ordem” e a “disciplina”. Podemos dizer que esses termos eram sinônimos ideológicos de submissão à hierarquia, tão cara à empresa, em quaisquer condições. O discurso revela, indiretamente, o termo paternalista com que a Administração de Gaspar sempre quis tratar a coletividade dos trabalhadores: “a grande família ferroviária”.

³⁹⁹ Volante *Centro dos Telegraphistas da Estrada de Ferro Sorocabana*. S/l, s/d.

Formaram-se três chapas: uma oficial, com Laydner para presidente, Benedicto Dias Baptista para 1.º vice e Ladislau para 1.º secretário, com a legenda “*Unidos seremos fortes e fortes seremos invencíveis*”. Outra era a chapa do “Centro dos Telegrafistas” e a última, “Ordem, Justiça e Trabalho”. Fora a chapa oficial de Laydner, as outras duas estavam posicionadas à direita, afinadas com as orientações da Administração de Gaspar. A chapa oficial teve vitória esmagadora, conforme a tabela abaixo:

Tabela 1: Resultado das Eleições para a Diretoria do SFEFS em dezembro de 1933.

Localidades	Chapa oficial	As outras duas juntas
Sorocaba	451	10
São Paulo	496	44
Botucatu	441	14
Santo Antônio	138	3
Piracicaba	88	3
Assis	246	33
Santos	59	23
Total	1919	130

Fonte – Cruzeiro do Sul, 24/12/1933.

Após as eleições, não encontramos mais qualquer informação sobre o Centro dos Telegrafistas da Sorocabana ou sobre o grupo da chapa “Ordem, Justiça e Trabalho”.

Essas tendências patronais, geralmente criadas entre membros das chefias, chegavam a empolgar alguns trabalhadores, mas nunca conseguiram envolver a maioria ou mesmo grande número de operários. Além da luta contra essas tendências patronais e de direita, notamos que a direção do Sindicato oscilou na condução de sua política com a Estrada e com os governos estadual e federal. Quais os motivos disso?

A hostilidade com a Administração e chefias da EFS foi resultado do cumprimento natural da função principal do Sindicato, que era defender os interesses de seus sócios diante da empresa. E especialmente, porque a Administração de Gaspar Ricardo Jr., com a qual primeiro o SFEFS conviveu e se relacionou, se mostrou avessa à legitimidade da representação dos trabalhadores através da entidade. Evidentemente, de acordo com o relacionamento com a empresa, a prática do Sindicato oscilava, como por exemplo, no caso

do cumprimento do acordo para o reajustamento salarial e diante da criação de entidades paralelas, como a Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana, criada após a greve branca de setembro-outubro de 1937. Esses foram momentos de radicalização da entidade.

Outros motivos de oscilação política do Sindicato foram as disputas internas pela sua direção. Com exceção das correntes conservadoras de viés patronal, diante dos trabalhadores, do movimento operário e do público em geral, duas correntes proletárias disputaram o controle do Sindicato, propondo a independência de ação dos trabalhadores e a criação de um sistema socialista. Uma era favorável ao aprofundamento das reformas sociais e trabalhistas levadas a cabo pelo Governo Vargas que, de forma indefinida, levaria à uma nova sociedade. Outra propunha a radicalização desse aprofundamento, pela luta de classes e ações diretas dos trabalhadores (greves, demonstrações públicas etc.) e, posteriormente, a revolução proletária, de acordo com a fórmula comunista da época: revolução democrática operária e camponesa, antiimperialista e “antifeudal”.

O ponto comum entre todas as correntes atuantes em meio aos ferroviários sindicalizados era pregar a moralização do Sindicato diante de acusações de corrupção de seus adversários. Todas as correntes acusavam-se simultaneamente de estar a serviço de interesses políticos “estranhos” aos ferroviários, de procurar antes privilegiar os interesses pessoais de seus membros do que atender os interesses da coletividade dos trabalhadores.

Malgrado às acusações, todas as correntes defendiam interesses que iam além dos interesses corporativos dos ferroviários; muitos interesses eram políticos e partidários. As tendências patronais, além disso, defendiam interesses contrários aos dos trabalhadores.

Mas a luta pela direção do SFEFS e pelo controle de tudo o que ela representava e efetivamente poderia representar, deu-se principalmente, no âmbito interno com os sindicalizados. As disputas políticas, ideológicas e pessoais, foram justificadas pelos supostos envolvimento políticos “estranhos” aos interesses dos ferroviários e da postura fraca de seus adversários diante da Administração e do Governo, quando das negociações após o fim da greve. Conforme a predominância de uma corrente mais ou menos radical, ou submetida aos interesses patronais, naturalmente oscilava a política e os relacionamentos do Sindicato.

No início de sua organização, encontramos indícios que, posteriormente se comprovaram, da influência de grupos tenentistas de esquerda, como a Legião Cívica 5 de Julho e o Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, organizações tenentistas de esquerda que tiveram contatos com os trabalhadores, tentando criar bases no sindicalismo oficialista que se formava e que incentivavam.

A Legião Cívica 5 de Julho teve alguns contatos com os metalúrgicos da capital, no bairro do Brás, que se juntaram a outros grupos para formar o Sindicato dos Metalúrgicos entre 1932 e 1933, que ao longo do tempo iria abranger os operários do ABC paulista⁴⁰⁰.

Mesmo antes, em 1931, os trabalhadores portuários de Santos foram influenciados por Miguel Costa, que esboçava o esquerdismo tenentista, dando força aos socialistas na direção de seu sindicato até a “Revolução Constitucionalista” de 1932⁴⁰¹. Isso fazia parte da política de massas e aproximação com o proletariado tentada com um certo êxito por Miguel Costa, desde a criação da Legião Revolucionária em 1931⁴⁰².

Armando Avellanal Laydner, deputado classista à Constituinte de 1934 era membro do PSB⁴⁰³; Benedicto Dias Baptista⁴⁰⁴ e Ladislau de Arruda Camargo⁴⁰⁵ segundo vários depoimentos no DEOPS, também pertenceram ao partido. Benedicto foi candidato a deputado federal pela legenda, no final de 1934. Itayuty Carneiro Magalhães e Custódio Guimarães, pertenceram ou foram próximos dessas organizações, além de outros, que se declararam “apenas eleitores do PSB”.

Octávio Ramos, dirigente da Legião Cívica 5 de Julho, em algumas ocasiões tentou contatos mais próximos com o SFEFS, que foram infrutíferos. No caso da greve de janeiro de 1934, os “legionários” que trabalhavam na Sorocabana e demais ferrovias, foram orientados a não “imiscuir” assuntos da Legião na greve. Junto aos diretores sindicais, tinham sido presos também “legionários” não ferroviários⁴⁰⁶. Em outro informe policial, o agente afirma que a Legião possuía “vários elementos de confiança na Noroeste, Paulista e

⁴⁰⁰ Maria H. S. PAES, *O Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo: 1932 – 1951*.

⁴⁰¹ Ingrid SARTI, *O porto vermelho*.

⁴⁰² Vavy P. BORGES, *Tenentismo e revolução brasileira*.

⁴⁰³ *O Socialista*, de 23/07/1933 e cf. Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 - 1945*.

⁴⁰⁴ Manifesto datilografado *Aos trabalhadores em geral*, de Benedicto Dias Baptista, “Ferroviário-Candidato do Partido Socialista Brasileiro à Câmara Federal”, de 6 de outubro de 1934.

⁴⁰⁵ *A Classe Operária*, Março de 1935.

⁴⁰⁶ Arquivo do DEOPS, Prontuário 2593, Legião Cívica 5 de Julho, Boletim n.º 26 – Janeiro de 1934.

Sorocabana”⁴⁰⁷. Ela era uma organização tenentista de esquerda, que pretendia manter contatos, senão influenciar entidades de massa operárias, constituídas de acordo com os parâmetros legais de sindicalização: “O Sindicato é a arma poderosa do proletariado. Todo proletário consciente deve sindicalizar-se!”⁴⁰⁸

No caso do conjunto das greves dos ferroviários em janeiro de 1934, que além do pessoal da Sorocabana, deveria envolver os trabalhadores das demais ferrovias paulistas, supomos que os tenentes de esquerda quisessem tais movimentos como parte da trama que deveria provocar a queda do interventor Armando S. de Oliveira, ao qual se opunham tenazmente.

O PSB organizou diretório em Sorocaba, um dos maiores centros de serviços da ferrovia, local em que se concentravam cerca de três mil ferroviários. Na reunião de instalação do diretório do partido, estiveram presentes figuras políticas de destaque que se filiaram, como o prefeito Joaquim da Costa Marques e o Capitão Nascimento Filho, antigo político local. O General Waldomiro Castilho de Lima, organizador do partido na capital, enviou representante para essa reunião de 24 de março de 1933. Houve tumulto e um atentado à bala contra um dos participantes e orador. Dias depois, o Cap. Nascimento Filho e algumas outras personalidades renunciaram ao partido⁴⁰⁹. As notícias pela imprensa dão a entender que o PSB se organizara em Sorocaba nos moldes de um partido tradicional à Primeira República, não deixando claro qualquer característica classista proletária ou renovadora.

A influência política e ideológica dos tenentes de esquerda permaneceu hegemônica no SFEFS até o final de 1934, começo de 1935, quando ocorreu a cisão entre o grupo Laydner – Itayuty com o de Ladislau – Benedicto. No início de 1935, o grupo de oposição formado por esses dois últimos se aproximou do PCB. Ladislau aderiu aos comunistas através de carta aberta, publicada pela *Classe Operária*. Ao mesmo tempo, foi se apagando a influência tenentista/socialista, talvez porque Laydner e seu grupo tenham se afastado progressivamente deles. Ela desapareceu definitivamente depois do fechamento da ANL e, da pesada repressão contra comunistas e outros opositores de esquerda ao Governo Vargas.

⁴⁰⁷ Idem, Informe ao Gabinete de Investigações, s/d.

⁴⁰⁸ Idem.

⁴⁰⁹ Cf. *Cruzeiro do Sul* dos dias 25, 27 e 29 de março de 1933.

Em maio de 1934, surgiu um volante de uma Oposição Sindical, que dizia agrupar ferroviários de Sorocaba, do Ramal de Itararé (que começava em Itapetininga), Santos – Juquiá, Barra Funda, Piracicaba e Mairinque. Talvez ela fosse formada por grupos minoritários nessas localidades com importante concentração de operários. Essa oposição considerava toda a direção do Sindicato oportunista, burocrática e “tapeadora”. Laydner era faceiro e sorridente, mas oportunista, que havia usado o Sindicato para se eleger deputado a 4 contos de réis por mês. Benedicto Dias Baptista era um “sindicalista sem noção de sindicato operário”, que fingia opor-se aos outros tapeadores. Itayuty, era um “homem sem compostura, sujeito que dissemina confusão em meio aos operários”. Ladislau fingia ser sindicalista revolucionário, mas só queria galgar posições às custas dos operários. Em tom sectário, exigia a demissão em massa dos membros da diretoria do Sindicato e conclamava os trabalhadores a se organizarem a partir deles próprios⁴¹⁰.

Poderíamos ver no texto um tom próprio ao PCB da época, ainda bastante sectário e “obreirizado” pela política do “Terceiro Período” da Internacional Comunista⁴¹¹, se não fosse a chamada: “Expulsemos esses tapeadores do nosso Sindicato a bem da classe, dos nossos interesses e da nossa Pátria!” Os comunistas, em suas publicações principais pesquisadas e, de acordo com a bibliografia consultada, não faziam apelos ao patriotismo. Também não eram trotskistas os autores do volante, que enfatizavam o caráter internacionalista de seu movimento e não consta que tivessem organização em Sorocaba. Embora em alguns aspectos, tal linguagem se parecesse com a dos libertários, o apelo à pátria era uma contradição.

Talvez os membros mais destacados dessa Oposição Sindical, da qual não temos maiores informações, formassem outro grupo de socialistas próximos ao tenentismo de esquerda. Sabemos, no entanto, que ela se uniu com a organização de oposição, Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana, criada por Ladislau Camargo e Benedicto Dias Baptista, depois da expulsão de ambos da Diretoria e do quadro associativo do SFEFS, pelo grupo de Laydner e Itayuty.

⁴¹⁰ Volante *Ferrovários da Sorocabana! Salvemos o nosso sindicato, que está prestes a naufragar motivado pelos burocratas tapeadores!* Sorocaba, maio de 1934.

⁴¹¹ Marcos T. DEL ROIO, *A classe operária na Revolução Burguesa. A política de alianças do PCB: 1928-1935* e Leôncio Martins RODRIGUES, “O PCB: os dirigentes e a organização”. IN: Bóris FAUSTO (dir.), Ângela C. GOMES et al., *História Geral da Civilização Brasileira. T. III: O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930 – 1964)*, vol. 3.

Essa oposição apareceu publicamente em maio de 1934, momento do início da luta entre os dois grupos que formavam e compunham a direção do Sindicato e, em meio ao descontentamento com o começo da longa demora do reajuste salarial e atendimento efetivo das reivindicações do final da greve de janeiro. Armando Laydner sempre procurou se apresentar como nome de consenso, acatado entre os trabalhadores através das páginas d'*O Syndicalista* e da imprensa local sorocabana, lida na zona atendida pela EFS. A impressão e distribuição desse volante mostra, que antes do grupo de Ladislau e Baptista e, além dos grupos ligados à burguesia, outros ferroviários já o criticavam organizadamente.

Para tentar aplacar as contendas partidárias, provavelmente de esquerda e que deveriam estar ocorrendo entre os trabalhadores organizados, *O Syndicalista* publica o artigo “Partido e Sindicato”⁴¹², buscando esclarecer tais pontos. Nesse artigo, o articulista procura demonstrar que o partidarismo dentro do Sindicato só poderia levá-lo à desorganização e ao fracasso. Certamente essa foi uma resposta à Oposição Sindical, que devia estar partidarizando as reuniões, exatamente como os outros grupos faziam, mas sem assumir a atitude publicamente. Ela parecia ser razoavelmente forte, tanto assim que deve ter sido por sua influência, muito mais que uma obrigação justa entre a direção sindical e as bases, que a diretoria, contando com a presença ostensiva do deputado-presidente Armando Laydner, se deslocou pelo interior do estado, indo em todas as concentrações urbanas importantes dos ferroviários, para fazer reuniões e assembléias de prestações de contas das negociações de fim de greve entre a Administração, governo e Sindicato.

O clima entre os trabalhadores era tenso e propício a disputas políticas de grupos rivais e mesmo entre personalidades rivais.

Vários membros da direção do SFEFS participavam dos atos da Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo que, na época, procurava organizar os trabalhadores sindicalizados, principalmente em entidades oficiais, contra o integralismo em expansão. Custódio Guimarães, Presidente da Cooperativa de Consumo dos ferroviários da EFS, participou de algumas, chegando mesmo a cobrar na de 4 de março, a sua realização em praça pública e não em ambiente fechado, cedido pelo DET⁴¹³.

⁴¹² *O Syndicalista*, Janeiro de 1934, n.º 9/10.

⁴¹³ Arquivo do DEOPS, Prontuário n.º 2835 – Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, Informe de 5/03/1934.

Politicamente, a Coligação era dirigida pelos socialistas do PSB e pelos trotskistas da Liga Comunista Internacionalista, que atuavam através da União dos Trabalhadores Gráficos⁴¹⁴. Os participantes das reuniões de abril decidiram fazer uma grande manifestação de 1.º de Maio contra o integralismo e de demonstração de força proletária na capital. Essa manifestação de Primeiro de Maio seria tanto uma demonstração de força à burguesia e ao governo, quanto diante das demais forças operárias: os comunistas em expansão e os libertários, que ainda eram um contingente significativo em São Paulo.

A presença dos ferroviários da Sorocabana, principais protagonistas das greves ferroviárias de janeiro e vitoriosos, era quase que obrigatória. Porém, Armando Laydner conduziu uma massa que chegou a aproximadamente 10 mil pessoas, para uma festa em Sorocaba, ocorrida na chácara de uma personalidade política burguesa local. Essa festa contou com a presença de representantes das autoridades do Governo local e estadual, com a presença do próprio Diretor da EFS, Antônio Prudente de Moraes etc. Contou com todas as facilidades oferecidas pelas autoridades e Administração da EFS para realização do evento festivo.

Em S. Paulo, a polícia proibiu a realização do ato em praça pública, como era o projeto de seus organizadores, fazendo com que ele ocorresse em recinto fechado. A ausência dos ferroviários da Sorocabana foi sentida, como também foi notado o destino que tiveram. As lideranças socialistas e trotskistas criticaram severamente Armando Laydner, pois ele havia sabotado todo o ato, ao desviar uma importante e ativa massa de operários para outro evento, fora da capital.

Certamente, a manifestação de Primeiro de Maio não contaria com a presença das 10 mil pessoas que participaram dos festejos em Sorocaba. Porém, se a metade dessas pessoas ou menos, fosse de ferroviários e se apresentasse como tal na manifestação, daria à Coligação uma visibilidade política maior, o que talvez obrigasse os comunistas a negociar com sua direção, em termos que lhe fossem convenientes no que toca a formação da pretendida frente única proletária.

Seguiram-se diversas acusações contra Laydner, partidas tanto de Benedicto como de Ladislau Camargo. No sábado 5 de maio, houve uma agitada assembléia em Sorocaba,

⁴¹⁴ Cf. Ângela C. ARAÚJO, *A construção do consentimento. Corporativismo e trabalhadores nos anos trinta*; Edgar Carone, *A República Nova (1930-1937)*, Idem, *Brasil, Anos de Crise: 1930 – 1945* e Marcos T. DEL ROIO, *A classe operária na Revolução Burguesa. A política de alianças do PCB: 1928-1935*.

na qual foi feita a defesa de Laydner, ausente para votações na Constituinte, contra as acusações feitas por Ladislau durante o 1.º de Maio. A comissão de entendimento da greve foi deposta na assembléia e nomeada outra, composta por José Mariano Lobo, Sebastião Maggi Fonseca e Synésio Campos, todos partidários de Laydner.

Depois da demissão da Comissão de Entendimentos pós-greve, houve uma passageira tranqüilidade entre os sindicalizados, segundo palavras de Benedicto Dias Baptista, aparentemente resolvendo o conflito entre Laydner e Ladislau.

Nas delegacias regionais do SFEFS ocorreram diversas assembléias que resultaram em um volante de junho, na qual a Diretoria declarou superados os “mal-entendidos” que opuseram Laydner, reconhecido Presidente e Ladislau, 1.º Secretário. Eles divergiam na interpretação dos anseios da categoria, que segundo suas palavras, devia ser una e coesa, parcela da vanguarda da classe operária. As “explorações futuras” do caso deveriam ser consideradas como obras de “desagregadores”. Assinaram todos os diretores e delegados regionais⁴¹⁵. Contudo, as divergências, discórdias, os movimentos abertos e de bastidores continuaram de ambas as partes.

José Mariano de Oliveira Lobo, ex-membro da comissão, retornou à Delegacia Regional de Botucatu, para a qual fora eleito, assim como os demais ex-membros voltaram às suas atividades sindicais. Porém, pouco depois, demitiu-se do cargo, fechando-a e, começou entre junho e julho, a instigar os demais delegados contra a Diretoria do Sindicato, isto é, contra a parcela formada pelo grupo de Benedicto Dias Baptista e Ladislau de Camargo.

Em Assembléia Ordinária, no domingo 7 de julho de 1934, Itayuty Carneiro Magalhães, liderando o grupo que se opunha à Diretoria, tentou fazer com que fosse aprovada a deposição da mesma por questões morais etc. Não conseguindo, causou tumultos e retirou-se com seu grupo, sendo punido disciplinarmente pela direção sindical, conforme o estatuto. As “questões morais” eram exatamente as críticas de Ladislau a Laydner, consideradas baixas e mesquinhas por seus partidários.

No dia 15 de julho, em uma Assembléia Extraordinária, segundo Benedicto, reivindicada por 30 sócios e da qual teriam participado menos de dez⁴¹⁶, vindo do Rio de

⁴¹⁵ Volante *Companheiros!*, São Paulo, 2 de junho de 1934.

⁴¹⁶ *A Platéia*, 25/07/1934.

Janeiro especialmente com o fim de presidi-la, Laydner conseguiu que seu grupo destituísse a Diretoria do Sindicato e nomeasse uma Junta Governativa. Benedicto afirmou que continuaria resistindo no cargo para o qual fora eleito, a bem da unidade e “decoro” do Sindicato.

O Abaixo-Assinado para convocação de Assembléia Extraordinária, depositado no CEDEM, no qual constam 80 assinaturas, que exigia convocação para o dia 15, às 10 horas, para defender a “integridade moral do Sindicato, na parte referente à sua direção, por quanto a consciência coletiva justifica sua impreterível necessidade para salvaguardar a unificação e o desenvolvimento deste Sindicato”⁴¹⁷.

Seguiram-se protestos de ambas as partes. Um volante dos trabalhadores na Barra Funda, datado de 18 de julho, protestou e negou a legitimidade da Assembléia Geral de 15 de julho, na qual foi destituída pela primeira vez a diretoria. Segundo o texto, essa Assembléia contou com apenas 1% dos associados e desprezou a opinião dos outros 99%, que haviam votado e confiavam na diretoria do Sindicato. Exigiam que ela permanecesse e que se desprezassem aqueles que queriam se arvorar em “mandões do Sindicato”⁴¹⁸.

Nova Assembléia Geral Extraordinária foi convocada em volante pelo próprio Armando Laydner, atendendo outro abaixo-assinado com 67 assinaturas. Realizou-se em 24 de julho na sede central, na capital. Deixava-se claro que aquela Assembléia tinha o objetivo de destituir definitivamente a diretoria e eleger a Junta Governativa e terminava pedindo o máximo de afluência dos sócios.

A tensão era grande e ocorreram agressões físicas, como a de Benedicto que havia “esbofetado” o delegado sindical da Barra Funda⁴¹⁹. Os ferroviários de Santos e de Sorocaba exigiam o cumprimento dos acordos entre Sindicato e a EFS, especialmente o aumento salarial, “de qualquer maneira”⁴²⁰.

Essa assembléia contou com a presença de 246 sócios e de todos os delegados regionais. Votou uma moção de autoria de José Mariano Lobo em apoio a Laydner, “valoroso companheiro”, que vinha sendo hostilizado por elementos “inconscientes e outros indignos”. Ao final deu-se vivas à Junta Governativa. No memorial da Junta,

⁴¹⁷ Abaixo Assinado s/d, exigindo convocação de Assembléia Geral, Fundo Lívio Xavier, CEDEM.

⁴¹⁸ Volante *Companheiros Ferroviários da Sorocabana!* Barra Funda, 18/07/34.

⁴¹⁹ Arquivo do DEOPS, Prontuário 2835 – Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, Informes Reservados de 18/07/1934.

⁴²⁰ Idem.

apontaram-se os diretores destituídos: Benedicto Dias Baptista, vice-presidente; Ladislau de Arruda Camargo, 1.º secretário; Juventino Xavier, 2.º secretário e José Pires, da Junta Consultiva. As delegações do interior e os 8 diretores remanescentes, elegeram por unanimidade a Junta Governativa, que dirigiu o Sindicato até as eleições por ela marcadas para o final do ano. A Junta também procedeu uma sindicância sobre os atos dos ex-diretores para aplicação das penalidades estatutárias. A comissão sindicante foi composta por José Mariano de Oliveira Lobo, Sebastião Maggi Fonseca e Oracyr Jatyr dos Santos. Os demais oito diretores renunciaram em seguida⁴²¹.

Novamente as partes conflitantes negociaram: Benedicto e José Mariano O. Lobo haviam acertado, segundo o primeiro, a realização de uma Assembléia Geral Extraordinária, que deveria decidir sobre a continuidade ou não da diretoria do Sindicato, em face da existência da Junta Governativa. Para essa assembléia seriam eleitos delegados em Assembléias Extraordinárias nas Delegacias Regionais, sendo vedada qualquer nomeação dos mesmos. Nela discutir-se-iam reformas nos Estatutos de acordo com a lei e seriam marcadas novas eleições, pondo fim à gestão da diretoria do Sindicato, que, no entanto, o administraria até suas realizações. Os membros da Diretoria ou da Junta Governativa não poderiam participar ou formar qualquer chapa para as próximas eleições. O acordo foi recusado pelos integrantes da Junta⁴²².

Ao ser forçado a deixar a diretoria, Benedicto Dias Baptista levou consigo declaradamente, os documentos do Sindicato, com exceção do Livro de Atas das Assembléias Gerais, o que foi cobrado por José Mariano, na qualidade de membro da Junta Governativa investido em Assembléia⁴²³. A intenção de Benedicto era fechar a sede do Sindicato e, por meios legais reverter a situação, o que não conseguiu.

As repercussões foram sentidas de imediato. Paulo Sesti, 1.º Secretário da Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, mandou telegrama para a minoria trabalhista da Assembléia Nacional Constituinte, formada pelos deputados João Vitaca, Reikdal, Vasco de Toledo e outros⁴²⁴, pedindo que rompessem com Laydner, denunciado no ato de 1.º de Maio de 1934 como traidor e sabotador, pelo presidente em exercício do

⁴²¹ *A Platéia*, 27/07/1934.

⁴²² *A Platéia*, 25/07/1934.

⁴²³ Carta de José Mariano de Oliveira Lobo a Benedicto Dias Baptista de 25/07/1934. Fundo Lívio Xavier, CEDEM.

⁴²⁴ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*

SFEFS, Benedicto Dias Baptista. Laydner seria um brinquedo nas mãos da Interventoria do Estado de São Paulo⁴²⁵.

Na seqüência, surgiu na imprensa um texto de “apoio incondicional”, de autoria de José M. O. Lobo, ao “Presidente Laydner” pelas assembleias de Mairinque, Sorocaba, Botucatu, Itapetininga e Assis, ratificando a decisão da Assembleia Extraordinária realizada na capital. Protestava contra o telegrama da Coligação dos Sindicatos Proletários endereçado à minoria parlamentar trabalhista da Assembleia Nacional Constituinte, pelas suas “referências tendenciosas” contra Laydner⁴²⁶.

Em assembleia concorrida na Delegacia Regional de Sorocaba, Laydner conseguiu apoio a 4 de agosto e, no dia seguinte, houve churrasco em sua homenagem em uma chácara da cidade e à noite, baile⁴²⁷.

Ambos os grupos litigantes tentaram obter o apoio da massa pelo interior, visto que fizeram reuniões e assembleias constantes em maio e junho de 1934, para dar conta do andamento das negociações pós-greve e dos resultados obtidos. Nessas ocasiões, anteriores à destituição da diretoria e formação da Junta Governativa, viajaram juntos Laydner e Ladislau, Juventino Xavier e José Mariano O. Lobo e, também, Itayuty, Sebastião Maggi Fonseca e outros, para as delegacias regionais. Os participantes dos dois grupos mantinham uma trégua, que todos sabiam momentânea e superficial. Liam textos, discursavam e ouviam reclamações, protestos e aplausos dos trabalhadores. Porém, quem mais falava era Laydner, tanto na qualidade de presidente do Sindicato, de deputado constituinte e como membro da comissão de negociação com a Administração sobre as reivindicações dos trabalhadores⁴²⁸.

Os conflitos não tardaram; e podemos acompanhá-los através da imprensa, dos volantes, das páginas de *O Syndicalista*, e das reuniões entre os ferroviários: era o jogo das bases, com conquistas, perdas e reconquistas, que ao final, deu a vitória ao grupo de Laydner. A primeira base perdida pelo grupo de Benedicto - Ladislau foi a do pessoal na Barra Funda, que lançou outro volante, em 29 de julho, dessa vez apoiando Laydner e chamando os dois líderes destituídos de comediantes, invejosos e vendilhões. Desse volante

⁴²⁵ Arquivo do DEOPS, Prontuário 2835 – Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, artigo recorte contra Laydner, sem título, s/d e sem indicação do jornal.

⁴²⁶ Idem.

⁴²⁷ *Cruzeiro do Sul*, 06/08/1934.

⁴²⁸ Cf. *Cruzeiro do Sul* de 7 e 11 de junho de 1934.

em diante, qualquer oposição ao grupo de Laydner seria chamada de “divisionista” e “confusionista” a serviço da burguesia, ou politqueira⁴²⁹.

Nas semanas e meses que se seguiram, outras localidades e Delegacias Regionais expressaram seu apoio à Junta Governativa, criticando Ladislau e Benedicto. Em alguns volantes, como o do pessoal da Delegacia de Santo Antônio, de 1.º de agosto, apareceram considerações de que a obra “politqueira” e egoísta dos dois ex-diretores estava entretendo a marcha “para a destruição do individualismo egoísta, para o império do coletivismo construtor”⁴³⁰. Por esses e outros indícios, vemos que havia muitos trabalhadores que se mostravam ou que eram socialistas, ou quem sabe, possuíam tendências libertárias, que acreditavam na prática sindical como construtora de uma nova sociedade, devendo ser seriamente exercida.

Na seqüência, veio o manifesto volante do pessoal da delegacia de Mairinque, em 2 de agosto, considerando que Laydner havia sido atacado injusta e pessoalmente, por inimigos derrotistas agindo sob força de influências estranhas aos operários. Os objetivos desses ataques eram espezinhar em nome de interesses políticos, a ação “de centenas de pais que ainda lutam por mais uma migalha de pão para seus filhos”⁴³¹.

Benedicto Dias Baptista e seu grupo ainda distribuíram volantes e circulares condenando os atos da Junta Governativa e criticando os companheiros que teriam se deixado “iludir” pela ala de Laydner, comparecendo em suas Assembléias qualificadas como inexpressivas e ilegítimas.

A tática do grupo deposto era, com apoio da Coligação dos Sindicatos Proletários, lançar um manifesto criticando violentamente Laydner e convocar uma Assembléia Extraordinária para o dia 5 de agosto⁴³², com pessoal eleito no interior, em assembléias locais. Segundo os agentes policiais infiltrados, Benedicto e Ladislau ainda contavam com um elevado número de partidários⁴³³.

As posições de apoio a Benedicto estavam se perdendo, como no caso do Delegado Regional de Itapetininga, que demitiu-se do cargo:

⁴²⁹ Volante *Ferrovários da Sorocabana!* Barra Funda, 29/07/1934.

⁴³⁰ Volante *Grito de Alarma aos Sindicalizados da Sorocabana*. Santo Antônio, 01/08/1934.

⁴³¹ Volante *Sindicato dos Ferrovários da Sorocabana – Alerta! Ferrovários!* Mayrink, 02/08/1934.

⁴³² Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3769 – Antônio Marques Filho, Volante de 23/07/1934, assinado pelos diretores depostos e pelos delegados regionais de Santos, Piracicaba e Itapetininga.

⁴³³ Arquivo do DEOPS, Prontuário n.º 2835 – Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, Informes Reservados de 24/07/1934.

“Nestes últimos tempos temos estado alerta na observação da idoneidade da Diretoria do Sindicato e malgrado às melhores expectativas, tivemos dolorosa decepção (...).

Como já se fracionaram em várias correntes os dirigentes do Sindicato, trazendo isso confusão e dúvidas, resolvo (...) pedir minha exoneração da Delegacia Regional desta zona, isso porém, até que se consolide a situação de nosso Sindicato, ora em crise”⁴³⁴.

O mesmo fez outro delegado regional, apoiador dos dirigentes depostos, Vitolino Costa, da delegacia de Santos:

(...)

“Ontem tivemos uma Assembléia onde expus aos companheiros, o proceder destes crumiros renegados e como sabes, uma vez que esta trindade maldita que se intitula de Junta procurou apossar-se do nosso Sindicato e mandou-me uma circular a respeito, eu logo exonerei-me do meu cargo, aguardando substituto. Mas não sem fazer a eles as minhas máximas convicções, que acima de tudo preso e que é a minha lealdade para com aqueles que souberam interpretar o verdadeiro sentimento dos ferroviários da Sorocabana”⁴³⁵.

Gesto precipitado e que deve ter enfraquecido ainda mais as posições da ala de Benedicto e Ladislau. Eles tinham convicção na possibilidade de derrotar Laydner e seu grupo pela massa dos trabalhadores, elegendo delegados para uma assembléia. Não contavam que os integrantes da Junta exercendo a direção, pudessem fazer certas manobras, como na assembléia de 15 de agosto, realizada em Santos, quando depois da retirada de Vitolino e de seu grupo, os integrantes da Junta denunciaram-no à polícia pelo suposto roubo dos bens e documentos da Delegacia Regional. Vitolino foi intimado a comparecer à presença do delegado, para quem explicou o caso e em seguida, foi liberado⁴³⁶.

Com a consolidação paulatina da vitória da ala de Laydner e as dúvidas surgidas entre os ferroviários por conta das diversas acusações de corrupção contra o grupo de Benedicto Dias Baptista, as bases desse último nas delegacias regionais foram sendo derrubadas, ou, caindo em meio à confusão geral.

Ao final, com poucos participantes nas Assembléias, Laydner conseguiu fortalecer sua Junta Governativa e, foi derrotando e tomando as posições do grupo deposto. Conseguiu ser eleito delegado ao II Congresso dos Ferroviários do Brasil, realizado no Rio Grande do Sul e fazer a maioria da delegação em assembléia em agosto. Ele foi eleito em

⁴³⁴ Arquivo do DEOPS, Prontuário n.º 3769 – Antônio Marques Filho, documento manuscrito sem título, pedindo demissão do cargo de Delegado Regional Sindical da zona de Itapetininga, s/d.

⁴³⁵ Carta de Vitolino Costa a Benedicto Dias Baptista, de 03/08/1934, Santos, Fundo Lívio Xavier, CEDEM.

⁴³⁶ Idem, de 18/08/1934, Santos.

primeiro lugar, Itayuty em segundo, Celestino dos Santos em terceiro e Custódio Guimarães em quarto.

Esses delegados ao II Congresso foram acusados de fura-greves na circular de 28 de agosto de 1934, assinada por Benedicto, que ainda se intitulava membro da Diretoria. Mesmo Custódio, Presidente da Cooperativa, foi acusado de tentativa furá-la na Barra Funda⁴³⁷.

A ascensão de Laydner continuou. Em 8 de setembro, a Junta Governativa passou telegrama a todas as Delegacias Regionais e informou sua eleição, durante o II Congresso Ferroviário, para Presidente da Federação Ferroviária do Brasil, recém organizada. Em novembro, ele foi novamente escolhido delegado eleitor⁴³⁸ para as eleições para a Câmara dos Deputados Federais, que se renovou após a promulgação da Constituição de 1934⁴³⁹.

Os Estatutos do SFEFS foram reformados a partir das eleições de dezembro de 1934. O mandato da diretoria passou a ser de três anos, iniciando-se em 1935 e encerrando-se em 1937. A chapa oficial apoiada por Laydner saiu vencedora. A Comissão Executiva foi ocupada por Oracyr Jatyr dos Santos, de Sorocaba; Benedito Oliveira, da Barra Funda; João Benedicto Ferreira, da Barra Funda; Jayme Cândido de Oliveira, de S. Paulo; Salvador Mariano, de Botucatu; Júlio Vaz Calvo e Sebastião Maggi Fonseca, ambos de S. Paulo. Oracyr Jatyr dos Santos foi escolhido Presidente do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, para o triênio 1935 – 1937. Entretanto, em janeiro de 1936, Laydner novamente assumiu como Presidente do SFEFS, eleito em assembléia geral realizada na sede central⁴⁴⁰.

⁴³⁷ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3769 – Antônio Marques Filho, Circular n.º 26, da Diretoria do SFEFS, de 28/08/1934.

⁴³⁸ Cf. *Cruzeiro do Sul* de 8 de setembro e 5 de novembro de 1934.

⁴³⁹ Edgar CARONE, *A República Nova (1930-1937)*.

⁴⁴⁰ *Cruzeiro do Sul*, 13/01/1936.

Tabela 2: O resultado das eleições de dezembro de 1934

Localidade	Chapa Oficial	Oposição	Nulos
Piracicaba	30	12	-
Botucatu	86	142	5
Sto. Antônio	90	-	-
Assis	171	1	-
Itapetininga	144	-	-
Sorocaba	186	3	2
Mairinque	129	2	6
S. Paulo	181	17	4
TOTAIS	1017	177	21

Fonte – Cruzeiro do Sul, 29/12/1934.

Tais disputas foram políticas ou representavam lideranças personalistas?

Em nosso entender, o grupo de Laydner estava movido mais por interesses pessoais, de controle da máquina, que propriamente ideológicos, pois chegou a se indispor com seus partidários atuantes dentro da Coligação dos Sindicatos Proletários, os socialistas do PSB. É possível que tenham agido sob orientação ministerial ou do DET, pois desviaram a massa dos ferroviários das manifestações de 1.º de Maio organizadas pela Coligação, o que fez com que ela perdesse força, acabando por ser realizada em local fechado. Ficou notória a posição anterior de Laydner contra a greve de janeiro de 1934, quando lançou manifesto público pela imprensa, declarando-se contra e prometendo denunciar os “exploradores” que se infiltraram em meio aos trabalhadores. Tais “exploradores” teriam sido seus companheiros de partido e, eram próximos, os membros da Legião Cívica 5 de Julho. Por causa desses fatos, Laydner e seu grupo foram acusados e tratados como renegados pela imprensa operária, até aderirem à ANL, em 1935.

Nos movimentos que levaram a Junta Governativa à direção do Sindicato, os companheiros de Laydner contaram com o apoio do Departamento Estadual do Trabalho, que autenticou a ata da primeira Assembléia Geral Extraordinária, de 15 de julho de 1934,

que destituiu os diretores do grupo de Benedicto Dias Baptista⁴⁴¹. Por esse indício e pelo fato de os esforços legais de Benedicto Dias Baptista, que ele próprio afirmou que levaria a efeito pela imprensa, terem sido inúteis para se manter no cargo, supomos que o DET apoiou indiretamente o grupo de Laydner, tratado pelos agentes do DEOPS como de direita, desde a época da greve⁴⁴². São indicativos de que, desde essa época, Laydner oscilava, embora nunca admitisse, para o lado ministerialista e, nesse caso, talvez fosse além, para o lado de Armando S. de Oliveira.

No início de 1935, Ladislau de Camargo, juntamente com membros da Oposição Sindical anterior, formaram a Frente Única de Ação dos Ferroviários da Sorocabana. Os comunistas ao se ligarem a esse grupo, apareceram com mais visibilidade nesse momento. A Frente Única de Ação fez algumas reuniões na sede do Sindicato dos Bancários de São Paulo em princípios do ano⁴⁴³.

Entre setembro de 1934 e janeiro do ano seguinte, Ladislau de Arruda Camargo⁴⁴⁴ esteve nos quadros do PSB, saindo candidato a deputado estadual pela legenda, da mesma forma que Benedicto Dias Baptista⁴⁴⁵, companheiro e amigo, obtendo ambos respectivamente 9.650 e 9.644 votos, mas não sendo eleitos.

⁴⁴¹ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3769 – Antônio Marques Filho, Carta manuscrita de Vicente Paulo de Oliveira a Miguel Meiga, Sorocaba, 17/07/1934.

⁴⁴² Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3363 – Carmelo Calábria, (ex-funcionário da Light que mantinha contatos com Benedicto Dias Baptista), cópia do Informe Reservado do agente Rubens de Almeida, 08/05/1934. Idem, Pront. 2835 – Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, Boletim Semanal de Informações, s/d, s/l, provavelmente de janeiro de 34.

⁴⁴³ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3457 – Benedicto Dias Baptista, Termo de Declaração de 18/07/1935.

⁴⁴⁴ Ladislau de Arruda Camargo nasceu em 21 de janeiro de 1902, em São Paulo – capital. Ingressou na EFS em 1.º de janeiro de 1917, como praticante do Telégrafo Central. Foi repreendido por escrito algumas vezes e elogiado em 1928, quando das grandes enchentes no interior do estado. Durante a “Revolução Constitucionalista” foi preso como agente derrotista pelos constitucionistas. Declarou-se getulista até 1932, quando se decepcionou com o regime. Foi eleito 1.º Secretário do SFEFS em dezembro de 1933. Foi sindicalizado até Julho de 1934, quando foi expulso do Sindicato. Ingressou no PSB em setembro de 1934, a convite de amigos, e concorreu a deputado estadual, não sendo eleito. Retirou-se do Partido por considerá-lo eleitoreiro. Ingressou no PCB em janeiro de 1935. Organizou em janeiro a Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana, oposição vermelha à Diretoria do SFEFS, comandada por Armando Laydner. Participou da ANL como orador e militante. Foi preso em 25 de novembro de 1935 e libertado em meados de julho de 1937, depois de processado pelo Tribunal de Segurança Nacional. Cf. Arquivo do DEOPS, pront. 3434 – Ladislau de Arruda Camargo.

⁴⁴⁵ Benedicto Dias Baptista nasceu em Avaré, São Paulo, em 04 de julho de 1903. Ingressou na EFS em 8 de abril de 1926, como escriturário em S. Paulo. Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3457 – Benedicto Dias Baptista, Folha Corrida de Serviços da EFS. Em 1945, Benedicto ligou-se aos comunistas, já na fase da abertura e fim do Estado Novo. Participou do Movimento Democrático Unificado, junto com Jorge Amado e outros líderes em S. Paulo. Ao final desse ano, figurou como candidato a deputado estadual do PCB em S. Paulo, cf, Edgar CARONE, *O Estado Novo (1937 – 1945)*, pp. 243 e 245. Ainda esteve presente entre os ferroviários durante

Ladislau rompeu com o PSB em janeiro de 1935, conforme sua declaração ao DEOPS⁴⁴⁶, porque era um partido que “só aparecia na época das eleições”. Declarou ter ingressado no PCB por influência de Prestes, que aderira publicamente ao Partido há pouco, pois não entendia claramente sobre o comunismo. Teria sido getulista até 1932 e preso durante o movimento armando paulista. O único programa que conhecia era o da ANL, antiimperialista e antilatifundiário. No entanto, sua Carta Aberta publicada na *Classe Operária* de março de 1935, revela um pouco mais.

A “Carta Aberta” destinava-se aos “trabalhadores socialistas manuais e intelectuais, a todos os socialistas honestos, a todas as organizações e diretórios locais do Partido Socialista Brasileiro de S. Paulo”⁴⁴⁷. Nela, demonstrou a forma clássica de adesão de uma liderança operária ao PCB: denúncia do antigo partido, o PSB e denúncia contra o trotskismo, tanto pela sua presença dentro do Partido Socialista Brasileiro, como pela sua ideologia à esquerda da IC.

O PSB dirigido por Giraldes, João Cabanas e Paulo Sesti, era acusado de desmobilizar a massa que, de acordo com as análises internacionais e nacionais dos comunistas, estava próxima da Revolução popular operária e camponesa. Esses dirigentes eram falsamente socialistas, tendendo mais à atuação legal, o que impedia que suas bases, tidas como sinceras, se encaminhassem para a organização de frentes únicas antifascistas, contra a Lei de Segurança Nacional e pelo avanço das reivindicações proletárias. Queriam apenas manipular os trabalhadores e os homens do povo para seus golpes e lutas pelo poder que não poderiam mudar o regime.

A Liga Comunista Internacionalista era tida como uma derivação do trotskismo internacional, a vanguarda da contra-revolução internacional, que vivia a “fornecer ‘argumentos’ aos círculos imperialistas” que preparavam a guerra contra a URSS. O discurso de Ladislau estava de acordo com as afirmações stalinistas, segundo as quais, os trotskistas estavam a “soldo de Hitler”. No Brasil, seu papel era entravar o andamento da formação da Frente Única Proletária, passo importante para a revolução operária e camponesa, utilizando “falsos” discursos socialistas e revolucionários. Através da atuação

os anos de 1945 e 1947, quando ocorreu outra greve do pessoal da Sorocabana, sendo membro da Associação Profissional, então dirigida por comunistas.

⁴⁴⁶ Arquivo do DEOPS Pront. n.º 3434 – Ladislau de Arruda Camargo, Termo de Declarações de 22/07/1935.

⁴⁴⁷ *A Classe Operária*, março de 1935.

de Mário Pedrosa e Aristides Lobo, tentavam influenciar a direção do PSB, onde se apresentavam como defensores da Frente Única.

Todos eram considerados traidores pelo recém convertido.

O objetivo do manifesto de Ladislau era falar aos diretórios regionais do PSB, que congregavam trabalhadores e intelectuais socialistas considerados sinceros e desejosos da Revolução. Eles já lutavam por ela em suas manifestações e militâncias cotidianas, mas desorganizadamente. Essas bases importantes se uniram ao PSB pela ausência de um partido comunista forte e organizado em seus locais de moradia e trabalho. A partir do momento que o PSB e a LCI estavam desmascarados, restava a esses socialistas “sinceros” se unirem em atos conjuntos com os comunistas, ou, mesmo ingressarem no PCB, que era o “único partido da revolução socialista”.

Tais eram as características político-ideológicas do PCB nessa época, bastante stalinizado, que começava a ganhar características tenentistas de esquerda, mas muito sectário. Conforme os autores que analisaram a atuação dos comunistas no período, o seu sectarismo, assim como o dos libertários, dos socialistas/tenentistas de esquerda e trotskistas em relação aos primeiros, impediu a construção de entidades operárias fortes e de federações e confederações que realmente contassem com bases sindicais e operárias e que pudessem conseqüentemente, coordenar a luta unificada do proletariado brasileiro contra a reação que se avizinhava e, menos ainda, pela Revolução.

Os comunistas tinham grupos de propaganda organizados entre os ferroviários paulistas desde 1928, dedicados à propaganda do Bloco Operário e Camponês, que nesse ano, concorreu nas eleições paulistas⁴⁴⁸ e na divulgação de seu órgão oficial, o jornal *A Classe Operária*. Esses grupos foram atuantes entre os ferroviários da São Paulo Railway e da Sorocabana, mas sem especificação das localidades. Para 1932, a historiografia aponta a forte presença de comunistas organizados em “frações vermelhas” entre os ferroviários da SPR, tendo importante atuação nas suas greves desse ano. Alguns de seus membros participaram da direção da União dos Ferroviários da SPR, sendo todos presos durante as manifestações.

⁴⁴⁸ Marcos T. DEL ROIO, *A classe operária na Revolução Burguesa. A política de alianças do PCB: 1928-1935*.

Certamente, as células, malgrado os desfalques sofridos por prisões e demissões dos trabalhadores pelas empresas e, por outros motivos vários, continuaram se formando e crescendo. A literatura demonstra que durante os anos 30, os comunistas se expandiram dentro do movimento operário paulista, enquanto que os libertários, embora ainda resistissem até 1935-37⁴⁴⁹, estavam em declínio. Outros grupos socialistas surgiram e desapareceram, como os militantes do PSB e grupos tenentistas de esquerda, alguns dos quais, ingressaram nas fileiras do PCB.

Ladislau engajou-se no PCB, com o qual teria participado de negociações infrutíferas pela frente única, imbuído da ideologia stalinista. A repercussão foi grande, a polícia começou a vigiá-lo e detê-lo regularmente. Segundo Eduardo Maffei⁴⁵⁰, Ladislau participou ativamente da organização da contra manifestação aos integralista na Praça da Sé, ao final de 1934, que foi uma verdadeira batalha entre trabalhadores, alguns soldados e policiais antifascistas, contra integralistas e parte da polícia, conhecida como “A Batalha da Praça da Sé”⁴⁵¹.

Outros membros da Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana também devem ter ingressado no PCB por sua influência, embora todos tenham negado ser comunistas ou pertencerem ao Partido, em seus termos de declaração no DEOPS. Ele mesmo negou conhecer a fundo ideologia do Partido.

A diretoria do SFEFS combateu a Frente Única de Ação dos Ferroviários desde sua formação, em janeiro de 1935, cobrando dela uma reivindicação de legitimidade demonstrada na participação em alguma Assembléia Geral. Oracyr Jatyr, presidente do Sindicato, não lhe reconhecia a validade. Declarava que ela era composta de “elementos repelidos”, vale dizer, expulsos do sindicato pelos “verdadeiros trabalhadores”⁴⁵².

A diretoria sindical pertencente ao grupo de Laydner continuou a combater a oposição da Frente de Ação e, a partir de fevereiro, começou a apelar para a disciplina e união ao combate à Lei de Segurança Nacional, chamada por ela de “Lei Monstro” e do combate ao integralismo, inimigos ambos os grupos sindicais.

⁴⁴⁹ Raquel de AZEVEDO, *A Resistência Anarquista: uma questão de identidade (1927-1937)*.

⁴⁵⁰ Eduardo MAFFEI, *A Batalha da Praça da Sé*.

⁴⁵¹ Cf. Eduardo MAFFEI, *op. cit.* e Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 - 1945*.

⁴⁵² *O Syndicalista*, Janeiro de 1935, n.º 21.

Malgrado aos apelos de união e disciplina feitos entre fevereiro e maio, em junho, o grupo de Laydner acusou Ladislau e Benedicto de se unirem a Diógenes de Oliveira e Manoel Pinheiro, o primeiro, antigo integrante do Centro dos Telegrafistas, que foi uma agremiação patronal interna ao Sindicato e derrotada e, o segundo, escriturário que atacava o Sindicato, acusando-o de estar vendido à Administração e que redigia pedidos de desfiliação de diversos trabalhadores.

Os diretores, pertencentes ao grupo de Laydner reconheceram publicamente a divisão existente entre os trabalhadores, por ser inegável a disputa entre as correntes político-ideológicas, o que ficou demonstrado pelas suas próprias defesas públicas. Eles propõem que se respeitassem as diferenças ideológicas, mas que agissem juntos contra a burguesia, a exemplo dela própria: “Bater juntos e marchar separados”⁴⁵³.

Durante o ano de 1934, Laydner e seu grupo negaram a existência de divisões sérias entre a massa dos trabalhadores, desqualificando seus opositores e, afirmando constantemente que eles não representavam mais que uma ínfima parcela de companheiros “iludidos” por suas palavras. No início de 1935, declararam que seus opositores estavam mancomunados com a Administração. Finalmente, em abril, tiveram que reconhecer a divisão entre os ferroviários, conforme apontavam diversos informes reservados de agentes do DEOPS infiltrados, desde alguns meses antes da greve de 1934.

Mas, as manobras do grupo de Laydner continuaram. Moveram um processo contra Benedicto Dias Baptista e Ladislau Camargo, após a destituição de seu grupo, pelo suposto desvio de 350 contos de réis em cotas da Cooperativa de Consumo, roubo de armários e de distintivos do Sindicato. Os dois se defenderam em carta aberta aos trabalhadores da Sorocabana e desafiaram Laydner a formar uma comissão composta por representantes de cinco sindicatos para proceder uma investigação rigorosa, ao invés de continuar com um processo na justiça “burguesa”⁴⁵⁴. Sugeriram que essa comissão poderia ser formada por representantes do Sindicato dos Bancários; Sindicato dos Ferroviários da SPR; Sindicato dos Ferroviários da Noroeste, Sindicato dos Empregados do Comércio e União dos Trabalhadores Gráficos. Ela teria a autonomia para investigar amplamente toda a vida dos dois líderes e apresentar os resultados diante de uma assembléia de massas.

⁴⁵³ Idem, n.º 24, Abril de 1935.

⁴⁵⁴ *Carta Aberta de Benedicto Dias Baptista e Ladislau de Camargo a Armando Laydner e a todos os ferroviários da Sorocabana*, maio de 1935, Fundo Lívio Xavier, CEDEM.

Os sindicatos apresentados como possíveis fornecedores de elementos para a formação da referida comissão representavam correntes diferentes dentro do movimento operário. O Sindicato dos Bancários, à essa época, tinha orientação influenciada ou próxima aos comunistas⁴⁵⁵, da mesma forma que o Sindicato dos Ferroviários da SPR⁴⁵⁶; o Sindicato dos Empregados do Comércio era considerado como sendo de orientação de classe média e ministerialista, como no caso dos bancários, mas sem influência comunista constatada e a UTG era dirigida por trotskistas⁴⁵⁷. Note-se que todos esses sindicatos eram oficializados.

Trotskistas e comunistas decidiram atuar dentro dos sindicatos oficializados, mesmo combatendo a política oficialista do Ministério do Trabalho, acusada de fascista. O motivo da opção era que eles congregavam uma grande massa de trabalhadores. Procuravam tomar as direções dessas entidades ou formar células e bases políticas entre seus sindicalizados. Nos sindicatos eles teriam maiores facilidades para agir, já que sobre eles a vigilância policial era menor – pelo menos no início dos anos 30 – dado o apoio que muitas direções ministerializadas prestavam ao Governo Vargas. Primeiro foram os comunistas que formaram “frações vermelhas” dentro desses sindicatos e depois os trotskistas que resolveram oficializar a UTG e atuar como oposição de esquerda em alguns sindicatos oficiais⁴⁵⁸.

Apelar para uma comissão assim formada era uma demonstração de autoconfiança, já que elas representavam por todos os participantes conscientes do movimento operário, tendências diferentes e tinham poucos compromissos de garantias mútuas, especialmente depois de Ladislau ter rompido publicamente com o PSB e criticado os trotskistas em carta aberta veiculada pela *Classe Operária* em janeiro de 1935.

Benedicto e Ladislau explicaram que realmente retiraram móveis e arquivos da sede do Sindicato, documentos e pedidos de subscrição à Cooperativa e não cotas, como afirmava o grupo de Laydner, para se prevenirem do “misterioso” desaparecimento de documentos e objetos que estava ocorrendo. Após a perda definitiva de seus mandatos, os

⁴⁵⁵ Leticia B. CANÊDO, *O sindicalismo bancário em São Paulo. No período de 1923 – 1944: seu significado político*.

⁴⁵⁶ Cf. Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.* e Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 - 1945*.

⁴⁵⁷ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*

⁴⁵⁸ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*

dois entregaram conforme recibo assinado por José Mariano Lobo, os pertences do Sindicato.

Na carta aberta, além de se defenderem das acusações de corrupção e desafiarem Laydner a continuar a investigação através do movimento operário sindical oficializado, os dois ex-dirigentes sindicais, agora líderes da Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana, acusaram-no de trair a causa dos operários. Questionaram a demora da efetivação do reajuste salarial e de outras reivindicações constantes nos 30 itens apresentados e aceitos pela EFS após a greve. A empresa não resolvia os problemas e o Sindicato, por meio de sua direção, não cobrava com energia e impedia a mobilização dos trabalhadores e isso acontecia porque Laydner e seu grupo estavam mais preocupados com a ocupação de novos cargos dentro da empresa e junto ao Ministério do Trabalho e de deputado. Era uma resposta na forma acusação–retaliação às outras acusações de corrupção e de traição em favor da Administração da EFS feitas pelo grupo de Laydner contra os dois.

Benedicto e Ladislau afirmaram que não combatiam a pessoa de Laydner; combatiam-no e ao seu grupo politicamente, pois eles prejudicavam a coletividade dos trabalhadores e a impediam de voltar a lutar por seus interesses de classe.

Como a direção do Sindicato, com Oracyr Jatyr na presidência, os acusava de serem “divisionistas” e caluniadores da pessoa de Laydner, o “defensor” do proletariado, por inveja e falta de caráter, fizeram a carta aberta e nenhum dos dois trataram de questões gerais, como a política de frente única sindical, operária ou de oposição, nem de combate ao integralismo.

Itayuty respondeu grosseiramente à outra defesa de Benedicto, anterior a essa, mas de mesmo teor, afirmando que ele havia sido expulso do Sindicato em assembléia geral, da qual participaram 122 sócios, em 22 de agosto de 1934. Respondendo ao ex-diretor, agora líder de uma importante facção de oposição, defendeu Laydner de forma exaltada das:

“(…) tuas baixas acusações contra o formidável Laydner, o braço direito do Sindicato, o homem que acima de seus interesses particulares coloca os da coletividade, o homem de fibra, o fundador desta organização de classe, o homem sacrificado claramente em virtude de sua dedicação à classe, esta mesma classe que te repudia e com justa razão.

E defendendo o baluarte deste Sindicato, estou automaticamente defendendo todos os outros companheiros (...)”⁴⁵⁹.

⁴⁵⁹ *O Syndicalista*, Março de 1935, n.º 23.

A resposta oficial da Diretoria do Sindicato veio em junho, em uma prestação de contas e resposta à Carta Aberta de Benedicto e Ladislau, assinada pela Comissão Executiva, sem nomes.

Nessa prestação de contas, citaram em seu favor o incremento das obras assistenciais realizadas, como a criação de escolas; expansão do patrimônio do Sindicato com a compra de materiais de escritório (móveis, máquinas datilográficas etc.), formação de poupança para aquisição de terrenos para construção de sedes regionais próprias em Sorocaba e Assis; aumento “vertiginoso” do número de associados; defesa dos trabalhadores com aumento das reclamações contra chefes de serviços e reivindicações encaminhadas etc. E a obra mais importante que haviam realizado, fora o “saneamento moral do Sindicato”, prejudicado pelos dois líderes da oposição. A diretoria terminou o balanço-defesa apelando para que os ferroviários não dessem ouvidos às “calúnias” da oposição e que renovassem sua confiança diante do crescimento e vitória irresistíveis do Sindicato sob sua direção, a “vanguarda honesta” e que sabia lutar. Prova disso, era sua liderança durante a greve de janeiro de 1934⁴⁶⁰.

Outra manobra usada pelo grupo de Laydner foi a de instigar a abertura de inquérito administrativo dentro da EFS contra Benedicto Dias Baptista por falta grave, ocorrida na Seção de Materiais da 2.^a Divisão. Esse inquérito foi aberto através de portaria do Diretor da EFS, em 15 de abril de 1935 e o acusador era Itayuty Carneiro Magalhães e testemunhas Júlio Vaz Calvo e Vicente Paulo de Oliveira, pertencentes ao grupo de Laydner, sendo que os dois últimos eram membros da diretoria do Sindicato, ocupando respectivamente a tesouraria e a secretaria.

A acusação era o desvio de uma bandeira da referida seção, que teria sido entregue ao Sindicato como que comprada por ele. A defesa de Benedicto afirmou que o recibo foi redigido por Eduardo Castellar Netto, único funcionário de escritório do Sindicato mantido após o advento da Junta Governativa, o que levantou suspeita imediata sobre ele, que afirmou tê-lo feito sob ordens de Benedicto, mas que não sabia dizer se à data do recibo, Dias Baptista era ainda ou não diretor do SFEFS.

⁴⁶⁰ *O Syndicalista*, Junho de 1935, n.º 26.

Segundo a defesa de Benedicto Dias Baptista⁴⁶¹, a EFS instaurou inquérito junto ao Conselho Nacional do Trabalho, para um fato que não havia sido comprovado materialmente; apenas denunciado por um funcionário, que segundo apontava, não tinha moral para fazê-lo, Itayuty Carneiro Magalhães, o qual tinha sua demissão autorizada pelo CNT desde 19/10/1934, publicada em 30/03/1935, mas não executada.

Para termos uma idéia do clima de acusação reinante entre Benedicto Dias Baptista e seu grupo em relação a Itayuty Carneiro Magalhães e o grupo de Laydner, incluímos um trecho da defesa, denominada “A fábula do recibo”:

“Era preciso a todo transe, cohonestar a transação da bandeira. O solerte Benedicto não esteve por meias medidas, forjou um recibo como se tivesse sido a venda da bandeira ao Sindicato, efetuada por João Miguel Netto a quem Benedicto pedira o favor de assiná-lo. O ladino Benedicto antedatou o recibo, mas esqueceu ao comprar as estampilhas e colá-las de que estava em 1934. Eis o corpo de delito! Eis Benedicto demitido! Seria uma prova de escachar!”⁴⁶²

A situação tornava-se tensa, com apelos, acusações e processos contra as partes através da Administração da EFS e, com a complacência do DET. Quanto à pretensa autorização não usada pela EFS para a demissão de Itayuty, podemos supor a afirmação verdadeira, dada a citada e comentada intervenção em favor do mesmo, da parte do Chefe de Divisão Carlos Veiga e do próprio Diretor da EFS, quando de sua detenção pelo DEOPS, de novembro de 1935 a março do ano seguinte.

Aparentemente havia um consenso entre as duas correntes opostas, conquanto continuassem a se combater: era a necessidade de se unir contra a Lei de Segurança Nacional e o integralismo, filiando-se ou atuando com a Aliança Nacional Libertadora. Acreditamos que tal situação estava delineada no artigo “Bater juntos e marchar separados”, de abril de 35, publicado n’*O Syndicalista*.

A partir de novembro – dezembro de 1934, *O Syndicalista* começou a combater quase que constantemente o integralismo, simultaneamente à oposição. Em suas colunas a Junta Governativa advertia às delegacias regionais do sindicato, para que não permitissem a entrada de propagandistas integralistas e nem de sócios que estivessem trajando o uniforme verde.

⁴⁶¹ Cópia em carbono da Peça de Defesa do inquérito instaurado contra Benedicto Dias Batista por portaria do Diretor da E. F. Sorocabana, Fundo Lívio Xavier, CEDEM.

⁴⁶² Idem., p. 2.

A análise das fontes sugere que os integralistas estavam agindo entre os ferroviários, através de chefes de serviços. Eles se aproveitavam da ideologia reacionária, defensora intransigente da disciplina e ordem hierárquica prevalecente entre alguns deles. Não encontramos documentos pertencentes aos integralistas, mas encontramos indícios de sua atuação, no caso da citada Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana, criada em setembro de 1937 e que tinha aspirações sindicais, em oposição ideológica ao SFEFS. É possível que já em 1934, alguns integralistas existissem e tentassem, como chefes de serviços ou cargos subalternos semelhantes, influenciar a massa dos trabalhadores.

Há relato e acusação de integralismo contra um chefe, agressor de seu subordinado por ser sindicalizado no interior, caso para o qual o Sindicato exigia a instauração de um inquérito administrativo. *O Syndicalista* advertia:

“Companheiros! Os integralistas estão ensaiando os seus assaltos! Reagindo contra o integralismo estamos defendendo a causa do proletariado – onde está um ‘Periquito Carimbado’ está um agente, consciente ou inconsciente, do capitalismo – Arranquemos as camisas dos inimigos de nossa causa!”⁴⁶³

O integralismo foi apresentado em diversos números do jornal como agente do imperialismo disfarçado em seu opositor; como aliado do clero e agente mais reacionário da burguesia contra as liberdades democráticas e proletárias e, finalmente como ideologia e política de chefes reacionários, inimigos do avanço da causa dos trabalhadores. Assimilado como fascismo nacional, o integralismo era considerado a antítese direta do próprio sindicalismo e da organização emancipadora da classe operária.

Em carta aberta datada de 6 de outubro de 1934, Benedicto Dias Baptista, assinando como candidato do PSB à Câmara Estadual, já expulso do Sindicato, conclamava a classe trabalhadora à luta antifascista, a realizar-se na ocasião da grande “demonstração” integralista na Praça da Sé, em outubro de 1934. Expunha que o integralismo defendia a exploração do operário brasileiro com salários miseráveis, como o fascismo na Itália e o nazismo na Alemanha faziam com seus camaradas, a pretexto da salvação nacional. O fascismo era o último dique da burguesia para defesa do capitalismo; para tentar barrar o

⁴⁶³ *O Syndicalista*, n.º 26, Junho de 1935.

socialismo. Nenhum operário podia, sob pena de ser indigno, deixar de combater o fascismo, “mesmo aos domingos!”⁴⁶⁴

O combate ao integralismo a partir de 1935, deu-se paralelamente ao combate à Lei de Segurança Nacional, chamada de “Lei Monstro”, travada pelo jornal e pelo grupo de Laydner, que procurou atuar contra ela na Câmara Federal, onde exercia mandato de deputado federal. Isso se completava ao fato de Laydner ter aderido à ANL quando de sua formação, sendo eleito participante da coordenação nacional no Rio de Janeiro e Itayuty para o diretório estadual de S. Paulo⁴⁶⁵.

Como menciona a literatura estudada o período que começou em 1934, foi de grande radicalização. E teve dois momentos marcantes: a publicação da Lei de Segurança Nacional e o malogro do levante comunista-aliancista de novembro de 1935.

Da mesma forma, os ferroviários e no caso, os da Sorocabana, radicalizaram-se. A imprensa operária e o *Syndicalista* tratavam abertamente de socialismo e revolução. Os militantes do movimento operário sempre falaram abertamente no socialismo, na socialização ou expropriação da burguesia. Mas, raramente eram usados esses termos entre os ferroviários. Nesse momento, porém, entre o pessoal da Sorocabana, além dos termos como “sociedade justa”, “coletivismo construtivo” em substituição ao individualismo egoísta, falava-se em avançar para a socialização dos meios de produção.

“É muito fácil dizer que os trabalhadores de hoje são mais exigentes; é fácil mas não é verdade.

O trabalhador de hoje se contentará com bem pequena coisa, a ferramenta, a máquina e a terra. (...)”⁴⁶⁶

Publicaram-se artigos e chamadas em destaque contra a “Lei Monstro”. Em um deles, fortemente contrário ao projeto do que viria a ser a Lei de Segurança Nacional, o articulista considerou-o tirânico, prejudicial aos trabalhadores em geral, que já viviam momentos difíceis de baixos salários. A lei, caso aprovada, iria piorar a situação, impedindo-os de protestar e de lutar. E seu maior objetivo alegado, o combate aos “extremistas” seria falho, pois perpetuando a situação de miséria e oprimindo ainda mais os

⁴⁶⁴ Carta Aberta de Benedicto Dias Baptista *Aos trabalhadores em geral*”, São Paulo, 06/10/1934, original datilografado, Fundo Lívio Xavier, CEDEM.

⁴⁶⁵ Cf. depoimento de Benedicto Dias Baptista em seu Termo de Declaração, de 180/7/1935, arquivo do DEOPS, pront. n.º 3457, em nome do mesmo.

⁴⁶⁶ *O Syndicalista*, n.º 22, Fevereiro de 1935.

trabalhadores, os “extremistas” insuflariam e empolgariam-nos, pois eles nunca agiam por iniciativa própria, mas de acordo com os anseios radicalizados das massas. Em um arroubo, o articulista declara:

“(…)

Se o que se pretende, portanto, é evitar a ação perturbadora dos extremistas, talvez seja preciso mandar matar, prender e deportar quase toda a população do Brasil, por ser esta a maior e verdadeira protagonista de idéias e movimentos tendentes a manter e defender a liberdade.”⁴⁶⁷

Os números d’*O Syndicalista* entre fevereiro e março trazem em suas primeiras páginas, desenhos e caricaturas representando a “Lei Monstro”. O primeiro deles é o de um forte e musculoso operário, com o dorso nu, portando uma grande marreta, a *greve*, pronto a golpear uma enorme serpente a envolvê-lo, a *Lei Monstro*. Em outro, amazonas golpeiam com suas espadas o grande polvo representando a referida Lei, cortando-lhe os tentáculos; as amazonas representavam as greves, manifestações, a união de classe etc.

Em março, Laydner fez um longo discurso na Câmara dos Deputados contra o projeto da Lei de Segurança Nacional. O projeto era um atentado à própria Revolução de 30, que havia reconhecido direitos aos trabalhadores. As greves ocorriam motivadas pelas dificuldades econômicas vividas pelo país, especialmente sofridas pelo proletariado. A lei atacaria as greves, mas não suas causas⁴⁶⁸.

Nesse discurso, Laydner tentou sensibilizar o governo, apelando para a própria obra dele. Também podemos dizer que essa foi a profissão de uma fé que se abalava, ou aparentava isso, por parte do deputado ferroviário. Essa era a fé na Revolução e no regime que possibilitara a ele chegar onde estava. Era claramente um discurso de esquerda, mas da esquerda do regime, socialista reformista – tenentista de esquerda e não revolucionário como o dos comunistas, trotskistas ou libertários, que nunca acreditaram ou confiaram nas intenções dos senhores da Revolução de 1930.

Porém, não era oportunismo de Laydner, radicalizar seu discurso num momento em que todo o movimento operário se radicalizava e se reorganizava? Em um momento em que a sorte seria decidida e que, desde os anos 1917 e 1919 vinha sendo esperado, retomado pelas greves de 1931 e do primeiro semestre de 1932? Ainda mais porque contavam agora

⁴⁶⁷ *Idem*.

⁴⁶⁸ *O Syndicalista*, n.º 23, Março de 1935.

com uma parcela importante, embora pequena, dos heróis de 1924 – 1927 e de 1930, que poderiam mobilizar parte decisiva das tropas e do povo em favor de uma sonhada revolução proletária ou de classe média na qual o proletariado e seus líderes revolucionários desempenhariam papéis importantes? Talvez fosse mais um expediente para alçá-lo no movimento operário, onde poderia compartilhar das benesses de uma suposta vitória futura e, de imediato, colocá-lo em vantagem diante do operariado em relação aos seus opositores, próximos dos comunistas.

Armando A. Laydner tinha, com o apoio de alguns deputados classistas, conseguido introduzir uma emenda a Lei de Segurança Nacional, que fora aprovada, malgrado o combate recebido nos meios operários. No artigo que proibia greves em serviços públicos ou de abastecimento, sob pena de prisão de um a três anos, conseguiram introduzir o Parágrafo Único: “Não se aplicará a sanção deste artigo ao assalariado, no respectivo serviço, desde que tenha agido exclusivamente por motivos pertinentes às condições de seu trabalho”⁴⁶⁹.

Ele contara com apoio de outros deputados classistas e de alguns deputados para introduzir esse atenuante, mas não conseguiram derrubar a “Lei Monstro”. N’*O Sindicalista* escreveu-se sobre o apoio de alguns comunistas a Laydner.

Havia ameaças de greves e de greve geral em São Paulo contra a aprovação do projeto de lei. Em meio a isso, Laydner viajava pelo interior do Estado, pelas delegacias regionais do Sindicato e outras cidades, participando de comícios da ANL e falando abertamente como um de seus dirigentes. Em 28 de abril, fez um comício em Sorocaba, concitando os ferroviários à greve contra o projeto da “Lei Monstro”, no qual houve muitos vivas a Prestes e à ANL. O agente infiltrado comentou que a afluência de operários foi diminuta⁴⁷⁰. No comício de maio em Bauru, cidade em que a Sorocabana ligava-se com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com Roberto Sissom presidindo a mesa, Laydner apresentou-se como “Presidente da Federação Brasileira de Sindicatos Ferroviários”. Em

⁴⁶⁹ *O Sindicalista*, n.º 24, Abril de 1935.

⁴⁷⁰ Não encontramos referências desse comício na imprensa local, aliás, com poucas referências ao movimento operário durante o ano de 1935. Nem sempre os informes dos agentes do DEOPS são confiáveis; mais importante é a consulta de documentos apreendidos por eles quando de suas batidas e prisões. No entanto, quando da falta de outros documentos, tivemos que nos basear em seus informes e informações, mas sempre em perspectiva crítica. Nós ignoramos as classificações de “extremistas” feitas indiscriminadamente, assim como a classificação e afirmações apressadas de contatos com os comunistas, salvo quando os argumentos se encaixavam na forma desses revolucionários à época, como a bibliografia consultada e os documentos produzidos pelos comunistas confirmam.

meio a exaltação, apelou: “assim como eles galgaram o poder traindo o povo que escravizam, assim também cairão”, referindo-se ao Governo Vargas. Teria ainda participado do comício da ANL no São Paulo Rink, em julho⁴⁷¹.

Organizaram-se em algumas delegacias regionais do Sindicato no interior do estado, diretórios e comitês locais da ANL, tanto pelos apoiadores de Laydner, quanto pelos membros da Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana, que segundo alguns depoimentos, como os de Benedicto Dias Baptista e de Oracyr Jatyr dos Santos, havia aderido à Aliança Nacional Libertadora como grupo político. Benedicto afirmou que essa adesão talvez tivesse se dado pela influência de Ladislau, que admitiu fazer parte dela e de conhecer seu programa em depoimento ao DEOPS.

Em Botucatu, José Mariano O. Lobo participou como vice-presidente do comitê local, que distribuía panfletos antiintegralistas⁴⁷². O DEOPS suspeitava da adesão do SFEFS à ANL, mas seu presidente, durante o ano de 1935, Oracyr Jatyr dos Santos, negou esse envolvimento. Afirmou que a entidade mantinha-se estritamente dentro da lei de sindicalização que proibia a filiação de sindicatos a organizações políticas. A Frente de Ação nada tinha a ver com a direção do Sindicato⁴⁷³.

Em Itapetininga, a reunião para a constituição do diretório municipal da ANL deu-se na sede da Delegacia Regional do SFEFS, sendo secretariada por Juventino Xavier e eleito Antônio Marques Filho, com 25 anos de idade na ocasião, sendo ambos do antigo grupo de Benedicto e Ladislau e possivelmente, também membros da Frente de Ação. Caso nossa hipótese esteja certa, isso demonstra a influência considerável da oposição aliada aos comunistas no Ramal de Itararé⁴⁷⁴.

Mas, os agentes policiais estiveram infiltrados ou receberam informações de muitos dos atos dos trabalhadores, tais como a greve de janeiro de 1934 e vigiaram seus atos durante o ano de 1935, especialmente no que dizia respeito à ANL. Consideramos que tal situação pode ter levado várias iniciativas dos operários ao fracasso, pois muitas vezes a polícia tinha as informações necessárias antecipadamente (ainda que algumas fossem duvidosas e outras grosseiramente mal elaboradas e de veracidade duvidosa) para frustrar

⁴⁷¹ Arquivo do DEOPS, Prontuário n.º 2606 – Armando Laydner, Ficha de Atividades Políticas.

⁴⁷² Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 2861 – José Mariano Lobo.

⁴⁷³ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3267 – Oracy Jatyr dos Santos.

⁴⁷⁴ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 3769 – Antônio Marques Filho.

seus movimentos e atos reprimindo-lhes. Notamos isso na prisão de Ladislau de Camargo, em 25 de novembro de 1935, então um dos principais militantes comunistas entre os ferroviários da Sorocabana e principal líder de sua oposição sindical de esquerda, a Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana.

Com as prisões de Ladislau de Camargo e de Antônio Marques Filho em fins de novembro de 1935 e liberação a partir de maio de 1937, a Frente de Ação desapareceu. Eles foram presos, juntamente com muitos outros sindicalistas ferroviários, inclusive alguns do grupo de Laydner, no roldão da enorme repressão que se abateu sobre todo o movimento operário e oposicionista em geral, após o Levante de 1935, também chamado de Intentona Comunista.

Após alguns percalços, pois os próprios agentes do DEOPS reputavam o grupo de Laydner como sendo a “direita” dentro do SFEFS⁴⁷⁵, a Comissão Executiva pôde terminar seu mandato. A partir de 1936, desapareceram quaisquer referências políticas revolucionárias ou mesmo oposicionistas explícitas sobre os ferroviários. As notícias sobre eles na imprensa local são todas a respeito de suas atividades assistenciais. Novas referências políticas apareceram nos anos de 1937 – 1939, sendo que a partir do golpe que implantou o Estado Novo, foram todas de adesão ao governo e duas antiintegralistas. Os exemplares d’*O Sindicalista* de 1936 e da maior parte de 1937 estão ausentes dos arquivos, talvez indicando sua apreensão pública durante esses anos.

Durante o ano de 1937, o Sindicato, através do Centro Cívico Pró-Democracia, manifestou-se novamente contra o integralismo. Vinte e seis sindicatos proletários de São Paulo enviaram um protesto ao Governador contra os atos da Ação Integralista Brasileira. Laydner assinou o manifesto como presidente do SFEFS, juntamente com o Sindicato dos Ferroviários da SPR e outros, acusando a AIB de “implantar o germe da destruição da família brasileira”, através de atos de terrorismo pela imprensa, sendo ela composta por elementos estrangeiros que tentavam implantar doutrinas de partidos estrangeiros pela prática fascista, sem ter até então, recebido “o necessário corretivo”. Denunciavam que os poucos trabalhadores iludidos com a AIB, eram obrigados a ingerir óleo de rícino quando

⁴⁷⁵ Devemos relativizar essa definição de “direita” atribuída ao grupo de Laydner, porque, como vimos, houve um grupo patronal que disputou a direção do Sindicato, o Centro dos Telegrafistas, declaradamente conservador. Essa caracterização deve ser entendida como à direita do grupo de Benedicto Dias Baptista e de Ladislau de Camargo, podendo ser então centrista ou centro-esquerda.

queriam abandoná-la. Os integralistas afrontavam o proletariado e abusavam da liberal democracia que os acolhia. Os sindicalistas pediam o fechamento do partido e advertiam que:

“(…) o proletariado de S. Paulo não teme os integralistas, porquanto está pronto a lutar nas ruas em defesa da democracia, fazendo então, justiça pelas suas próprias mãos. Esperam o fechamento desse partido que, pregando a unidade da pátria, a está esfacelando para entregar nas mãos dos estrangeiros”⁴⁷⁶.

O discurso empregava um misto da linguagem própria dos militantes operários da ANL com os termos que eram freqüentemente utilizados contra eles para incriminá-los, tais como: “partido com influência estrangeira”, “grupos extremistas compostos de estrangeiros”, “ameaça à família brasileira”, “esfacelamento da unidade nacional” etc. Era uma tática, pois precisavam de habilidade para protestar veementemente contra a AIB, sem no entanto, cair na retórica proibida pela Lei de Segurança Nacional. Caso contrário, se tornariam vítimas da repressão, como foram muitos deles na seqüência ao levante aliancista-comunista de novembro de 1935. Tinham que caracterizar os integralistas com os mesmos elementos negativos, com os quais foram estigmatizadas muitas correntes proletárias, para que seus argumentos fossem aceitos pelo regime.

O *Syndicalista* fez chamadas um pouco menos veementes, mas igualmente insistentes contra o integralismo durante o ano.

Em 1938, após a Intentona Integralista, os ferroviários e muitos populares saíram às ruas da capital do estado para homenagear Getúlio pela resistência contra o integralismo e sua repressão definitiva. Analisaremos a atitude de Laydner mais adiante.

O grupo de Laydner estava sedimentado na direção do Sindicato, quando no início de 1937, surgiu uma dissidência grave com o Presidente da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Custódio Guimarães.

Durante a luta entre a oposição de Benedicto Dias Baptista e Ladislau de Camargo contra o grupo de Laydner, poucas referências encontramos sobre Custódio Guimarães, diretor da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da EFS, ligada inicialmente ao Sindicato. Quando as encontramos, ele estava ao lado de Laydner. As questões em torno da Cooperativa que dirigia à época, sobre o desvio das cotas etc., não trazem menções ao seu nome em nenhuma das partes envolvidas. Ele próprio declarou-se comprometido com o

⁴⁷⁶ *Cruzeiro do Sul*, 08/07/1937.

trabalho na Cooperativa, com funções puramente econômicas em favor dos ferroviários e distante das lutas políticas internas e externas.

Entretanto, em fevereiro de 1937, veio a público o conflito entre o grupo de Laydner e os diretores da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da EFS, partidários de Custódio Guimarães.

Em tumultuada Assembléia Geral Ordinária, de 28 desse mês, contando com a presença de 327 cooperados, destinada à prestação de contas do exercício de 1936, Custódio Guimarães apresentou os resultados com lucro líquido de pouco mais de cem contos de réis. Não havia parecer do Conselho Fiscal, porque segundo Custódio, esse não se reuniu “uma vez se quer, para o exercício de suas atribuições”⁴⁷⁷.

Benedicto Sotter Lima, conselheiro fiscal, alegou que os conselheiros não tiveram acesso ao estoque da Sociedade e que não puderam analisar suas contas, pois seus livros estavam atrasados.

Laydner e Itayuty acusaram Custódio Guimarães de falsificar o balanço, alegando que não deduzira do lucro da sociedade, as pesadas dívidas de alguns cooperados. Como as dívidas também não haviam recebido a atenção devida pela diretoria, Laydner propôs a destituição da diretoria da Cooperativa. Os documentos da Cooperativa tinham sido examinados por Itayuty, que teria visto o enorme débito para com a entidade.

Custódio foi apoiado diversas vezes pelos presentes na Assembléia. Cobrou provas de Laydner sobre a acusação de problemas com o sistema de vendas da Cooperativa. Rebateu as acusações de atraso na escrituração dos livros fiscais, argumentando que acaso fosse verdade, não poderia enviar balancetes mensais ao Departamento de Assistência ao Cooperativismo, o que foi confirmado pelo diretor da instituição, Octacilio Tomanik, presente na assembléia.

Houve início de tumulto na Assembléia e Tomanik, autoridade presente, além dos agentes do DEOPS⁴⁷⁸, pediu calma aos presentes. Um cooperado sugeriu que a Diretoria da

⁴⁷⁷ *Acta da Assembleia Geral Ordinária da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Realizada a 28 de Fevereiro de 1937, nesta Capital.* Arquivo de Antônio Francisco Gaspar, conservado no Instituto Histórico Geográfico e Genealógico de Sorocaba.

⁴⁷⁸ “(...) terminou a sessão dentro da maior ordem, tendo também contribuído para isso o policiamento irrepreensível e digno de elogios da Delegacia da Ordem Política e Social.” Isso malgrado Tomanik ter pedido calma aos presentes em três momentos diferentes durante a reunião; nesse momento, interessava ao pessoal do *Correio Paulistano* combater o Sindicato, valorizando as supostas ordem, serenidade e disciplina de seus

Cooperativa não renunciasse, mas que nomeasse um contador de reconhecida competência, estranho à mesma; que o Sindicato fizesse o mesmo e que o Departamento de Assistência ao Cooperativismo enviasse um técnico para que juntos, fizessem uma auditoria na Cooperativa. Essa auditoria deveria ser apresentada em Assembléia Geral especialmente convocada. Aprovada a proposta, encerrou-se a sessão. Tomanik foi aclamado “pela maneira brilhante como conduziu os trabalhos” e Custódio carregado “em triunfo” pelos seus partidários⁴⁷⁹.

A comissão não foi organizada, nem nova prestação de contas, os ataques e defesas de ambos os lados seguiram durante os meses de março até novembro, com o grupo de Laydner acusando Custódio publicamente de corrupção.

Guimarães se defendeu em tom grosseiro contra acusações de Miguel Belarmino Mendonça, abaixando o nível da discussão⁴⁸⁰. Adelino Rodrigues, um dos diretores da Cooperativa, defendeu-a das acusações, lançando outras contra Laydner e, exigindo, como sindicalizado, que ele prestasse conta primeiro de 203 contos de réis, deduzidos da receita de dois anos de gestão do Sindicato: “esperando, todavia, que não nos apresentem contas de alugueis de apartamentos, de viagens supérfluas ao Rio, de orgias, etc. etc.”⁴⁸¹.

As trocas de acusações continuaram pela imprensa, especialmente através do *Diário de S. Paulo* e pelo *O Ferroviário*, veiculado semanalmente no *Correio Paulistano*, ambos representantes de tendências políticas burguesas, mas, opostas. O primeiro, apoiou o pessoal que formou o Comitê Central dos Empregados da EFS, que depois se desfez e formou com outros elementos diversos, a União Democrática Trabalhista que apoiou o Governador Armando Salles de Oliveira à Presidência da República. O segundo, era ligado ao PRP e à sua Frente dos Ferroviários do Estado de São Paulo, apoiadores de José Américo de Almeida. Ambos os grupos se combatiam e tinham interesse nos votos dos ferroviários, em eleger elementos seus para a Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões e, nas eleições do SFEFS, que deveriam se realizar naquele ano.

opositores, mesmo quando elas não eram totalmente verdadeiras, conforme indica o texto da *Acta... Correio Paulistano*, 02/03/1937.

⁴⁷⁹ *Acta da Assembleia Geral Ordinaria da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Realizada a 28 de Fevereiro de 1937, nesta Capital.* Arquivo de Antônio Francisco Gaspar, conservado no Instituto Histórico Geográfico e Genealógico de Sorocaba.

⁴⁸⁰ Volante *Companheiros!* de Custódio Guimarães, S. Paulo, 17 de março de 1937, Arquivo de Antônio Francisco Gaspar, IHGGS.

⁴⁸¹ Volante *Aos Companheiros Ferroviários*, de Adelino Rodrigues, Sorocaba, março de 1937, Arquivo de Antônio Francisco Gaspar, IHGGS.

Os articulistas e entidades que se faziam representar nesses dois jornais atacaram simultaneamente Laydner. Logo os “perrepistas” passaram a atacar Custódio, quando este ingressou na UDT.

Custódio Guimarães e seu grupo acusaram Laydner e seus partidários de nunca terem apoiado a Cooperativa como deveriam, segundo a letra dos próprios Estatutos do Sindicato. No início, durante sua criação, tentaram obstar um financiamento conseguido por Custódio, no valor de 200 contos, para constituição do capital inicial da empresa. Esperavam, segundo ele, que a iniciativa naufragasse, o que não ocorreu. Quando o Sindicato teve dinheiro em mãos, ao invés de investi-lo na Cooperativa, preferiu gastá-lo na compra de terrenos e prédios desnecessários para as Delegacias Regionais e, nem mesmo teriam investido na melhoria da assistência aos sindicalizados.

Quando Laydner e seu grupo viram que a Cooperativa estava crescendo, quiseram derrubar sua diretoria, pois ela tinha um grande fluxo financeiro, com capital de 400 contos de réis. Como não conseguiram derrubá-los, tentaram destruir a organização, propondo à Administração da EFS a transformação dos Armazéns de Abastecimento em sociedades por cotas, o que seria a ruína definitiva da Cooperativa. Custódio e seu grupo acusaram Laydner de ter influenciado anteriormente a adoção de um sistema dual de compras para os ferroviários, tanto nos Armazéns da estrada, como na Cooperativa. Esse sistema prejudicava os negócios da Sociedade⁴⁸².

O grupo dirigente do SFEFS também deu sua versão dos fatos, reafirmando as acusações feitas durante a Assembléia Geral de fevereiro e mais, que Custódio teria falsificado a Ata da Assembléia, demitido por sua conta o Conselho Fiscal que o denunciara. A prestação de contas continuava sem ser apresentada. Como o Sindicato fez a intervenção para salvaguardar os interesses dos cooperados, que também eram sócios do Sindicato e, este próprio era o criador da Cooperativa, Custódio manobrou com o DET.

Segundo os sindicalistas, o DET tinha sua política executada pela Organização Sindical Paulista – OSP, que também atuava dentro do Departamento de Assistência ao Cooperativismo, através de seu dirigente, Octacilio Tomanik. Custódio Guimarães teria supostamente influenciado, através de Tomanik, o DET para não enviar ao Ministério do Trabalho, no Rio de Janeiro, as adequações legais obrigatórias do SFEFS, “esquecendo-as

⁴⁸² Cf. *O Ferroviário* de 9 e 16 abril e 27 de agosto de 1937.

dentro de uma gaveta”. Isso teria provocado problemas e resultado na cassação da Carta de Reconhecimento do SFEFS. A Carta logo foi restabelecida, depois de resolvidas as pendências legais. Malgrado tudo, o Sindicato continuava a lutar pela prestação de contas da diretoria da Sociedade Cooperativa⁴⁸³.

Em setembro, Laydner enviou telegramas às autoridades do Governo sobre o caso do litígio entre o Sindicato e Custódio Guimarães. O primeiro, ao DET, exigia da Cooperativa, em relação ao Sindicato na condição de seu fundador, a prestação de contas conforme deliberado pela Assembléia Geral. O segundo, ao Secretário de Agricultura do Estado de S. Paulo, solicitando o procedimento de levantamento rigoroso na Cooperativa, por motivo de sua crítica situação financeira, devido à incompetência de seu Presidente. O último, ao Governador do Estado, pedindo que intercedesse junto ao Departamento de Apoio ao Cooperativismo, cujo diretor se imiscuia em assuntos dos ferroviários, causando fracionamento da categoria⁴⁸⁴.

As disputas continuaram ao longo do ano. Em novembro, *O Syndicalista* noticiou a proximidade da adoção pelo Estado Novo, de uma lei para punição de crimes contra a economia popular e declarou: “Os responsáveis diretos pelos destinos da cooperativa terão que prestar contas. O sindicato, em ocasião oportuna, saberá invocar esse dispositivo constitucional na apuração dos responsáveis pelos crimes contra a economia popular dos ferroviários da Sorocabana, representada na nossa Cooperativa”⁴⁸⁵.

Não pudemos apurar a verdade nessa disputa, mas há elementos para suspeitar que Custódio Guimarães estivesse implicado nos problemas na gestão da Cooperativa, pois durante todo o ano de 1937, não prestou contas e, nem foi formada a comissão trina que deveria examinar as contas da entidade e apresentar conclusão em assembléia. O Sindicato realmente teve sua carta cassada pelos motivos apontados, mas, não sabemos qual era a ligação da Sociedade Cooperativa com a OSP, ou com o DET. Os acusadores eram adversários, por motivos diferentes, dessa organização e da política dessa autarquia, o que torna seus argumentos suspeitos.

Quanto ao grupo de Laydner, apesar de suas afirmações de defender os interesses dos trabalhadores, parece-nos que pretendia tomar a direção da Cooperativa. Supomos que

⁴⁸³ *O Ferroviário*, 20/08/1937.

⁴⁸⁴ *O Ferroviário*, 25/10/1937.

⁴⁸⁵ *O Syndicalista*, n.º 33, novembro de 1937.

eles esperaram o momento oportuno, representado talvez, por falhas na prestação de contas da diretoria. Segundo Custódio e o que deduzimos dos discursos dos sindicalistas, os membros do Conselho Fiscal, ou parte deles, pertenciam ao seu grupo e poderiam ter informado a Laydner quando poderia derrubar Custódio da direção da entidade, o que foi feito quando o momento pareceu propício para a empreitada, ainda que o argumento principal da acusação, o grande número de contas de sócios atrasadas fosse um argumento fraco para a acusação de corrupção; o outro, o da desordem nos livros fiscais da entidade foi rebatido por Custódio, com o apoio do Diretor do Departamento de Apoio ao Cooperativismo, órgão responsável tanto pelo apoio, quanto pela fiscalização de Cooperativas.

O episódio da Assembléia Geral de fevereiro havia sido o momento ideal no estilo de Laydner, para acusar e desmoralizar em público seus opositores. Mesmo que o golpe não tenha sido bem sucedido, abalou fortemente a credibilidade de Custódio, expondo-o em público a acusações pesadas. Quanto às manobras junto à direção da empresa, vimos algo parecido no caso do inquérito administrativo contra Benedicto Dias Baptista, sobre a falsificação de recibo para compra de uma bandeira.

Guimarães foi alvo de denúncia anônima ao DEOPS em 1937, acusando-o de envolvimento na distribuição de panfletos pedindo a liberdade de Prestes e de outros presos políticos, pela volta da legalidade etc. e em uma pichação de “Viva Prestes e a ANL” em frente à estação na Barra Funda⁴⁸⁶. Uma denúncia bastante suspeita, especialmente quando não há nos arquivos da polícia política mais nenhum documento sobre investigações a seu respeito em envolvimento “subversivos”. Suspeitamos que o grupo de Laydner estivesse envolvido nisso, com a intenção de intimidar ou prejudicar diretamente seu rival na luta pelo poder na Cooperativa.

Nós fundamentamos nossa suspeita pelo que ocorreu com um dissidente do grupo de Laydner, na expulsão de Luiz Andreolli, outro diretor do SFEFS, no mesmo ano de 1937, que alegadamente teria contribuído para a animosidade entre as duas diretorias. Sua expulsão se deu sob acusação de ser delator dos grevistas de Assis em 1934 e foi denunciado anonimamente ao DEOPS. Alguns dos oponentes ao grupo de Laydner passaram por situações parecidas: eram acusados de traição ao sindicato, ou aos

⁴⁸⁶ Arquivo do DEOPS, Pront. 2834 – Custódio Guimarães.

trabalhadores e expulsos da entidade; depois, alguns deles tiveram problemas com o DEOPS.

Andreolli foi apontado como sendo um italiano “chefe de uma célula comunista”. Ser denunciado como estrangeiro, podia complicá-lo ainda mais, pois além de preso, poderia ser expulso do país. Os agentes policiais descobriram mais tarde, que seu denunciante era Miguel Belarmino Mendonça. “(...) pessoas de melhor relevo social [da] cidade [de Assis] e chefes do partido situacionista (...), informam que José Belarmino Mendonça mentiu quando fez a sua denúncia (...), ou por vingança, ou por despeito, o certo é que mentiu”⁴⁸⁷.

Quando o Sindicato foi extinto, em novembro de 1940, foi a Cooperativa que assumiu seu patrimônio representado em diversos prédios e equipamentos. Supomos que Custódio e seu grupo acabaram derrotados, pois Laydner foi presidente da Cooperativa entre 1939 e 41, perdendo a reeleição por dois votos para a chapa de Pedro Arantes e Sebastião Maggi Fonseca, sendo o último, antigo membro de seu grupo. Sua chapa oficial recebeu 424 votos e a opositora, 426; houve uma chapa avulsa, que recebeu 1 voto. A votação foi tensa, com o presidente da mesa, Benedicto Dias Baptista, agora com Laydner, substituído por Miguel B. Mendonça, por fazer “cabala”, ou melhor, conluio. Laydner não aceitou a derrota e recorreu ao Departamento de Assistência ao Cooperativismo, pedindo a anulação da eleição ou que esse departamento decidisse o resultado⁴⁸⁸.

4.2 Personalismo, oscilação nas relações com o Estado e o fim do Sindicato

Ao narrar e analisar a história do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana até 1937, notamos vários momentos que supomos denotar relações da parte do sindicato com o poder de Estado, tanto estadual, como principalmente federal, sem dizer os poderes municipais nas cidades nas quais havia grande concentração de trabalhadores da ferrovia. De início, a relação está clara na organização da entidade de acordo com o Decreto 19770 de março de 1931. Entretanto, essas relações parecem ter ido além da burocracia ministerialista e da submissão às leis sociais e trabalhistas.

⁴⁸⁷ Arquivo do DEOPS, Pront. 4637 – Luiz Andreolli, Relatório da Delegacia de Ordem Social.

⁴⁸⁸ Arquivo do DEOPS, Pront. 14165 – Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da EFS, relatório 135, de 30/12/1941.

Em 27 de abril de 1933, a polícia de Sorocaba, cumprindo ordens recebidas da capital e transmitidas a todo o estado, proibiu todas as reuniões e concentrações de operários por ocasião do 1.º de Maio, sob a alegação de que seriam infiltradas por “elementos estranhos ao meio”. Esses elementos procurariam chamar a atenção da massa, provavelmente com fins políticos, já que se aproximavam as eleições constituintes. Passadas as eleições, “serenados os ânimos”, seria marcada previamente em local determinado, a realização dos eventos suspensos na ocasião⁴⁸⁹.

Contudo, os ferroviários da Sorocabana se reuniram em Botucatu, em ato de inauguração de sua Delegacia Regional Sindical, inclusive com caravana. Seria uma ousadia ou fruto de um enquadramento político? Autoridades políticas locais, policiais e do DET estiveram presentes com a direção do Sindicato.

Podemos supor, que pelo destaque dado a Laydner, que se tornou delegado eleitor dos ferroviários e depois deputado classista na Constituinte, que houvesse alguma complacência e interesse do Governo do Estado a respeito. Sabendo que vários dos dirigentes do SFEFS eram ligados ao PSB paulista, criado com o apoio do General Waldomiro Castilho de Lima⁴⁹⁰, apoiado pelos tenentes de esquerda e a filiação de Laydner ao partido, podemos supor que fosse de interesse do Interventor do Estado, representante dos vitoriosos contra os constitucionalistas de 32, dos tenentes e do próprio Governo Vargas, o sucesso dessa manifestação, já que ela exaltava os ferroviários como proletários, mas não desafiava o sistema e menos ainda os governos.

Se houve algum tom de desafio, foi à Administração da EFS, presidida por Gaspar Ricardo Jr., que colaborou ativa e confessadamente com o movimento constitucionalista e com a “Revolução de 1932”.

Laydner foi eleito deputado classista, não obstante estar em uma chapa de oposição, que foi inicialmente tolerada, sendo a esquerda do governo, mas que não era uma chapa revolucionária comunista, trotskista ou de alguma outra possível corrente hostil. No transcorrer dos trabalhos na Constituinte, a chamada minoria parlamentar classista de oposição, combateu as oligarquias, especialmente a paulista, inimigas comuns entre ela, Vargas e os tenentes. Em 1934, o posicionamento dessa minoria parlamentar, à esquerda do

⁴⁸⁹ *Cruzeiro do Sul*, 27/04/1933.

⁴⁹⁰ Edgar CARONE, *Brasil, Anos de Crise: 1930 - 1945*.

tenentismo engajado no Governo Vargas, foi tomando um contorno mais nítido e se retirando progressivamente das bases de apoio ao Governo⁴⁹¹. Isso começou com as greves dos ferroviários de janeiro de 1934, especialmente do pessoal da Sorocabana. Nos primeiros meses do ano esse rompimento não teve maiores repercussões, até porque a projetada greve geral dos ferroviários durou poucos dias e se circunscreveu mais ao pessoal da EFS. Além do mais, ao que indica Hélio Silva⁴⁹², possivelmente essa greve fizesse parte de uma conspiração para a derrubada da interventoria de Armando Salles de Oliveira, em proveito de uma possível volta ao poder estadual do General Waldomiro Castilho de Lima, apoiado pelos tenentes de esquerda.

Quando tratamos dessa greve, que envolveu milhares de trabalhadores, embora em curta duração, tivemos oportunidade de analisar o comportamento de Laydner. Da mesma forma, o fizemos quanto ao posicionamento ao lado dos governos estadual e central, quando desviou os ferroviários dos atos públicos do 1.º de Maio de 1934. A defesa política de seu grupo foi dúbia, mas as de caráter pessoal foram claras e tenderam a dominar o debate.

O único momento em que Laydner esteve declaradamente em oposição ao Governo de Vargas, foi quando participou ativamente na ANL com seu grupo. De fato, nesse momento, o seu grupo arriscou a legalidade do SFEFS. Caindo a ANL na ilegalidade e com a forte repressão pela aprovação da Lei de Segurança Nacional, aumentada muito após do levante comunista - aliancista de 1935, Laydner e seu grupo calaram-se durante o ano de 1936.

Em 1937, surgiram novas contendas e intrigas contra o grupo da Cooperativa, antigo aliado. Envolveram-se nessas disputas as correntes patronais de direita, os “perrepistas” de *O Ferroviário*, o pessoal do Comitê Central e depois a UDT. A atuação política do Sindicato se restringiu ao combate aos integralistas, que continuou até maio de 1938 e à Associação Profissional.

Desde 1933 até o final da existência do Sindicato, uma política personalista nunca deixou de ser praticada. Paralelamente aos acontecimentos políticos gerais, Laydner intensificava essa prática junto aos ferroviários, talvez para recuperar sua imagem abalada

⁴⁹¹ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*

⁴⁹² Hélio SILVA, *op. cit.*

em grandes disputas internas com o pessoal de Custódio Guimarães e da Cooperativa e principalmente, depois dos eventos pouco claros da greve branca de setembro – outubro de 1937. Não descartamos os efeitos das críticas dos “perrepistas” e demais elementos direitistas e patronais do Comitê Central etc.. Para sua exploração, contou com colaboradores que facilitaram a realização de seus intentos e como exemplo, temos o fato que ocorreu no encerramento das aulas do Grupo Escolar Ferroviário em Sorocaba, ao final de 1937.

A homenagem foi feita na Delegacia Regional Sindical de Sorocaba, sob a direção de Luiz Segamarchi, com inauguração de retrato “artístico” e discurso de Moacyr Nagib dos Santos.

“(…)

Quis a beneguindade dos corações dos ferroviários de Sorocaba que fosse eu, companheiro Laydner, o intérprete dos seus sentimentos, nesta hora em que vamos render a vós uma singela mas significativa homenagem, em reconhecimento aos significativos serviços que tendes prestado à nossa classe. (...)

Eis vossa fotografia, mandada confeccionar pelos ferroviários de Sorocaba. Sucederam-se calúnias e as infâmias em torno de vossa pessoa durante quase todo o tempo que militais no Sindicato. Mas, conscienciosos e prudentes como são os ferroviários de Sorocaba, eles souberam distinguir o lobo dentre as ovelhas (...).”⁴⁹³

A fotografia publicada no jornal mostra seu retrato entre as bandeiras do Sindicato e da Nacional, em disposição semelhante à de uma autoridade de Estado. O próprio tom do discurso, proferido em Sorocaba, cidade em que iniciou e teve maior força a greve branca defendida e intermediada tardiamente pelo Sindicato, talvez por causa de suas ligações com a Administração da EFS, como acusaram os “perrepistas” e talvez também, por temer retaliações legais do Estado, colocou-o em um status acima daquele do trabalhador comum, como o de um herói a ser reverenciado e desagravado das ofensas sofridas por inimigos e “rivais baixos”.

Nessa cerimônia de encerramento das aulas do Grupo Escolar Ferroviário de Sorocaba, estiveram presentes o Prefeito Municipal e Miguel Belarmino Mendonça. Houve apresentações de danças, poesias, cantos e execução do Hino Nacional⁴⁹⁴.

⁴⁹³ *O Syndicalista*, n.º 33, Novembro de 1937.

⁴⁹⁴ *Cruzeiro do Sul*, 08/12/1937.

Em memorial ao Diretor Mário Salles Souto, congratulando-o pela resolução de montar uma comissão mista para as reivindicações dos trabalhadores, no que tange ao reajuste salarial, realçada pela greve branca, vimos a aceitação e reafirmação do estatuto legal que tornava o Sindicato um “órgão de colaboração com as autoridades administrativas e poderes públicos”⁴⁹⁵.

Após o golpe de 10 de novembro de 1937, que instaurou o Estado Novo, começou novo reajuste político na direção do SFEFS, simultaneamente ao que ocorria na sociedade brasileira no momento. Os oposicionistas e alguns elementos independentes sindicais ainda restantes foram eliminados. O sindicalismo se enquadrou à força, na totalidade do projeto corporativista, como indicam os autores consultados. Para o SFEFS, talvez o enquadramento tivesse vindo a auxiliar sua luta contra a Associação Profissional. Sua adesão ao Estado Novo pode ser considerada pragmática, mas também oportunista. Queria combater os integralistas e ao mesmo tempo se manter; a solução foi se colocar em posição subserviente a um regime ditatorial burguês, o que já vinha fazendo indiretamente em relação à política ditatorial mal disfarçada de Vargas desde a promulgação da Lei de Segurança Nacional, em meados de 1935.

Mesmo com atos públicos suspensos, como a comemoração do 1.º de Maio em Salto, o Sindicato passou a ser apoiador incondicional do Governo, na pessoa de Getúlio Vargas, a partir da iniciativa de Laydner e seu grupo, depois da Intentona Integralista de maio de 1938, que resultou na sua proscrição.

Em volante de 24 de maio de 1938, Laydner convocou a população para um ato em homenagem a Getúlio, que teve o nome escrito em letras garrafais no corpo do texto. Não convocava os trabalhadores chamando-os pela categoria, classe e menos ainda como camaradas ou companheiros; conclamava-os: “Brasileiros!”⁴⁹⁶

Em Sorocaba, uma comissão ferroviária organizou uma manifestação popular em homenagem ao interventor Adhemar de Barros e também ao “insigne Chefe da Nação, o Dr. Getúlio Vargas”. Na manhã de domingo, 29 de maio, às nove horas, realizou-se a manifestação: vários oradores de diversas entidades, autoridades da prefeitura municipal, do Sindicato dos Tecelões e da Delegacia Regional Sindical do SFEFS falaram sobre a

⁴⁹⁵ *Idem.*

⁴⁹⁶ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 2606 – Armando Laydner, volante de 24/05/1938 do SFEFS, assinado por Laydner.

“coragem pessoal do Sr. Getúlio Vargas, por ocasião do malogrado golpe integralista e reafirmaram a fé do povo brasileiro nos destinos democráticos (sic) do Brasil, ameaçado pela mais séria de todas as infiltrações estrangeiras registradas pela nossa História”⁴⁹⁷.

Evidentemente, os sindicalistas presentes e principalmente os ferroviários, procuraram combater os integralistas. Como faziam desde 1937, atacaram os integralistas, com os mesmos argumentos com os quais esses e a burguesia atacavam os comunistas, libertários e esquerdistas em geral.

Houve igualmente grandes manifestações em várias partes do país e uma grande, na mesma tarde em São Paulo, realizada na Praça da Sé, das 15 às 18 horas. Pelo que pudemos deduzir das fontes, a manifestação foi organizada pelo DET com faixas com dizeres antifascistas e pró-Estado Novo. Muitos sindicatos da capital paulista e do interior participaram. Pelo SFEFS fala o próprio Laydner.

“(…)

Hoje firma-se ela [“a afinidade de objetivos entre o Estado e a comunidade”] mais do que nunca, nos fundamentos sólidos das reivindicações progressivamente.

Acima dos encantos superficiais e ilusórios de bandeiras partidárias, vem o proletariado no Brasil assinalando a sua participação ativa e própria na organização da sociedade brasileira, como fator decisivo do seu levantamento econômico.

Submetido já tem sido o proletariado brasileiro às experiências mais variadas de influências ideológicas e partidárias, com que já se pretendeu levantar até bandeiras de exclusivismo na defesa dos seus interesses e aspirações.

À todas elas resistiu sempre a força instintiva da realidade brasileira. Das maquinações dos comunistas, ruindo ontem fragorosamente sem ambiente nacional, até os nacionalismos místicos subvencionados que pretenderam afogar as convicções democráticas do povo brasileiro – não se sentiu nessa terra de brasileiros outra manifestação na defesa das instituições brasileiras”.

Considera que entre “as forças ideológicas extremadas” existiam também os partidos políticos, que não possuíam “programas com fundamentos culturais capazes de orientar” o povo, senão para arrastá-lo às urnas e extrair seu voto.

“(…) são os sindicatos exprimindo o sentido verdadeiro dos interesses dos operários, atuando como forças vivas da nação, coordenando as ações coletivas, disciplinando e educando o pensamento das classes, no sentido de integrá-los na comunhão nacional.

⁴⁹⁷ *Cruzeiro do Sul*, 31/05/1938.

Eis como as organizações sindicais dos trabalhadores vêm compreendendo a sua função histórica.

(...)

Jamais poderão se esquecer das páginas da nossa evolução histórica, o cuidado, o carinho e a dedicação que o brilhante governo do preclaro estadista, Sr. Getúlio Vargas, dispensou e vem tributando à defesa e amparo das classes trabalhadoras.”

Getúlio valorizou e trouxe a justiça ao proletariado, fora o criador da legislação trabalhista e expandia a previdência social.

“E assim se processa a verdadeira estruturação social da nossa querida Pátria, coordenando numa resistente e sólida estratificação trabalhista, as forças vitais do país contra a ousadia de falsos e corruptos pregoeiros da salvação nacional.”

A defesa e justificativa do Estado Novo e sua defesa do proletariado:

“As contingências da hora que o mundo atravessa e a própria realidade brasileira, não podiam mesmo ser enfrentadas pelos fracos quadros partidários das velhas fórmulas políticas.

Teriam que ser pelas forças novas criadas pelo Estado de 10 de novembro, a cuja frente, quer e precisa estar o proletariado organizado do Brasil como uma das maiores forças produtoras”.

Segue ataque ao integralismo, no qual inverte seus lemas e divisas: disciplina e ordem se transformam em desordem e indisciplina; Deus em covardia para matar seus semelhantes; Pátria em assalto criminoso ao poder; Família em invasão de lares à noite para “trucidamento da família indefesa e desprevenida”⁴⁹⁸.

Nesse discurso, Laydner fez várias coisas ao mesmo tempo: atacou os inimigos integralistas; os antigos e então estigmatizados adversários e ocasionalmente aliados comunistas; criticou os “perrepistas” e “peceistas”, considerando-os símbolos ultrapassados das fraquezas partidárias, incapazes de elaborar um projeto consistente para a nação, também porque eram culturalmente incompatíveis com ela, sendo por isso, duvidosamente, “extremistas”. O Estado Novo era uma necessidade dos novos tempos e, simultaneamente, seu produto. Com a desqualificação dos concorrentes burgueses diante do Estado Novo, de forma a jogá-los contra o Governo que tinha todos os poderes nas mãos, ele procurou se livrar de sua presença ativa na organização oficial dos ferroviários.

Elogia o “preclaro estadista”, afirmando a adesão das classes trabalhadoras organizadas dentro sindicalismo oficial – o único existente no momento – insinuando-se,

⁴⁹⁸ *Cruzeiro do Sul*, 01/06/1938.

ainda que não tenha sido o único sindicalista a discursar naquele comício e, concomitantemente, afirmando a importância delas, as classes trabalhadoras, em serem as bases principais do novo regime. Evidentemente, subentendia-se que as classes trabalhadoras organizadas eram os sindicalizados, dirigidos por homens como ele. Os comunistas e outros grupos revolucionários já haviam sido desqualificados. O conjunto sindicalizado tinha grande importância econômica e sua organização era uma das criações dos novos tempos, para os problemas nacionais modernos e prementes. Era uma forma de se declarar importante para a estabilidade da nova ordem.

A renovação da manipulação das classes trabalhadoras por Vargas continuou durante o Estado Novo⁴⁹⁹. Segundo Ângela Gomes⁵⁰⁰, o “trabalhismo” surgiu, em suas características com as quais ficou conhecido politicamente, durante esse período, mais propriamente de 1943 em diante. A partir desse novo momento trabalhista de Vargas, homens como Laydner se tornaram importantes para o regime.

O presidente do SFEFS reforça sua adesão ao Estado Novo no discurso de 1.º de Maio de 1939, elogiando Vargas pelo alento que trouxe à classe operária brasileira, em oposição aos “antigos” governantes.

“(…)

Já tantos anos passados da época em que a data do trabalho era assinalada pelos acontecimentos tumultuosos dos conflitos populares, que bem traduziam a indiferença e o desprezo dos homens públicos de então, pelos reclamos justos e humanos do povo trabalhador do Brasil.

Mas, estamos hoje reunidos em praça pública para manifestar as nossas mais sinceras intenções documentando para o Brasil inteiro, a identificação perfeita do operariado desta terra com os interesses supremos da Nação, como verdadeiros órgãos (sic) de colaboração com o poder público”.

Declara abertamente o colaboracionismo de classe em nome da Pátria, mote da política sindical do Estado Novo, além do nacionalismo e elogio do Estado, quando disse:

(…) A 1.º de Maio de 1939, o proletariado de S. Paulo levanta a voz, em coro com os trabalhadores do Brasil inteiro, para proclamar a sua inteira identificação com os supremos interesses da Nação.

⁴⁹⁹ Edgar CARONE, *O Estado Novo (1937 – 1945)*.

⁵⁰⁰ Ângela C. GOMES, *A Invenção do Trabalhismo*.

Porque, nesta hora, é uma coletividade atenta e uniformemente disciplinada para ouvir a voz de comando do Chefe da Nação brasileira (...) como um exército que participa ativa e efetivamente da defesa do trabalho, da produção e da economia nacional⁵⁰¹.

À primeira vista, parece um discurso encomendado, devido ao total enquadramento com a política geral e sindical do Estado Novo. Pensando de forma irônica maldosa, parece até um pedido de emprego em um órgão público da época...

O único ponto interessante, mas segundo Ângela Gomes⁵⁰², comum em todas as manifestações operárias do período, era a reafirmação de que a *classe* apoiava o governo. Submetido à dura legislação de “segurança” política, constantemente reprimido pela polícia e na prática sem qualquer autonomia organizativa, o proletariado também foi submetido por sua liderança cooptada. E a liderança tinha que se expressar enquanto sua porta-voz, de acordo com os ditames governamentais.

Talvez fosse uma forma de ressaltar a importância e a utilidade dessa burocracia sindical, dada a sempre presente ameaça da ação “extremista” em meio à classe operária. Certamente, o ato de apresentação dos sindicalistas como sendo a própria classe em defesa do regime era útil para que Vargas se apresentasse com mais força diante das outras correntes e classes, silenciosas, mas presentes no cenário político. A apresentação era especialmente útil diante da burguesia.

Por outro lado, talvez a liderança sindical, burocratizada e cooptada fosse obrigada a se expressar assim para manter uma liderança consentida sobre a classe. Mesmo que as oposições à esquerda e revolucionárias fossem reprimidas e suprimidas, os dirigentes operários “getulistas” não podiam se arriscar a desprezar todos os interesses dos trabalhadores, ao se representarem como a classe, para não os afastar demais e correr o risco do excessivo esvaziamento dos sindicatos. Um possível esvaziamento poderia torná-los insignificantes, esgotando a utilidade política desses mesmos burocratas, dirigentes sindicais para o Estado Novo.

O que sabemos, tanto pela bibliografia estudada quanto pelas fontes consultadas, é que no momento, a classe operária tinha certa consciência de si própria, conquanto politicamente tivesse inclinações diversas, inclusive patronais e getulistas. Nesse sentido,

⁵⁰¹ Arquivo do DEOPS, Pront. n.º 2606 – Armando Laydner, discurso de 1.º de Maio pronunciado.

⁵⁰² Ângela C. GOMES, *op. cit.*

Jorge Luiz Ferreira⁵⁰³, demonstra a existência de certa adesão pragmática de trabalhadores ao getulismo, estudada nas cartas pessoais que enviavam ao Presidente, pedindo solução para seus problemas. Os trabalhadores manejavam com alguma habilidade os elementos discursivos do getulismo em seu favor. Quando os casos eram resolvidos a contento dos trabalhadores, o regime talvez ganhasse novos adeptos e propagandistas entre o povo comum. Notamos essa possibilidade no estudo das memórias transcritas e gravadas de ferroviários que consultamos, já referidas.

Em julho de 1938, através de Assembléias Gerais, na Capital e nas Delegacias do interior, foi eleita a nova Comissão Executiva do SFEFS, com Pedro Arantes presidente, que também pertencia ao grupo de Laydner.

As últimas grandes ações públicas do Sindicato foram as concentrações de massa em Sorocaba, respectivamente em maio e dezembro de 1939.

Os sindicalistas prepararam uma grande concentração na praça central da cidade, reunindo trabalhadores de várias categorias, estudantes secundaristas e universitários e ferroviários sócios dos seguintes sindicatos: dos Ferroviários da SPR, dos Ferroviários da Cia. Paulista, Mogiana, Transway Cantareira, Sul de Minas, São Paulo-Paraná, Araraquarense, EF Campos do Jordão, Douradense, S. Paulo-Goiás etc.

Essa concentração ocorreu em 21 de maio, domingo, em prol da criação do Hospital dos Ferroviários. Nas palavras do articulista do *Cruzeiro do Sul*, foi um “encontro belíssimo”. Um comboio de 10 carros de primeira classe chegou à estação às 12h. Segundo o jornalista, foi uma grande festa no centro da cidade. Houve vários discursos “sob um Sol causticante” do início da tarde para uma numerosa assistência. Falaram Armando Laydner e Acácio Garcia pelo SFEFS e diversos outros representantes de sindicatos da cidade e do estado, estudantes e personalidades da sociedade. Os discursos versavam sobre a importância do hospital e da solidariedade entre as classes⁵⁰⁴.

A questão da construção de um hospital ou sanatório para os ferroviários, especialmente para os tuberculosos, era uma campanha antiga, que nem o Centro Ideal Ferroviário, nem a revista *O Apito* haviam conseguido resolver. O SFEFS envolveu-se com todo o seu peso na campanha. E mais: trouxe o concurso de quase todos os representantes

⁵⁰³ Jorge Luiz FERREIRA, *Trabalhadores do Brasil: o imaginário do povo*.

⁵⁰⁴ *Cruzeiro do Sul*, 23/05/1939.

dos ferroviários do estado e também de um elemento novo, o apoio e a participação dos estudantes.

Na primeira quinzena de novembro, uma comissão conjunta de sindicatos, liderada pelos ferroviários, começou a organizar a recepção da visita do então Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, Waldemar Falcão, a Sorocaba. As reuniões ocorreram na sede do Sindicato dos Tecelões, com a presença dos metalúrgicos, pessoal da construção civil, ferroviários etc. Preparava-se, para praça pública, a manifestação à qual deviam “comparecer (...) todos os operários de Sorocaba”. O ministro iria visitar alguns estabelecimentos industriais⁵⁰⁵.

Em volante de 19 de novembro, assinado por Pedro Arantes, presidente do SFEFS, a diretoria convocou todos os ferroviários que pudessem, a comparecerem na manifestação de recepção do Ministro do Trabalho. O documento, assim como um artigo no *Cruzeiro do Sul*⁵⁰⁶, ressaltava que o Ministro ia a Sorocaba a convite do Sindicato. A Administração da EFS colocaria dois trens especiais de S. Paulo a Sorocaba e outro de Botucatu para o mesmo destino, com intuito de facilitar e estimular o comparecimento de trabalhadores e suas famílias ao ato. Os trabalhadores de outras localidades não servidas pelos trens, receberiam passes livres de ida e volta. Pleiteava-se “a elevação do coeficiente das aposentadorias, a estabilidade sindical, assistência médica e a melhora da Lei das Caixas [de Aposentadorias e Pensões]”⁵⁰⁷.

No domingo, 3 de dezembro, às dezesseis horas e vinte minutos, chegou o Ministro Waldemar Falcão. Na sede da Delegacia Regional do SFEFS em Sorocaba, procedeu-se a inauguração de uma placa comemorativa à visita. “Discursou Armando Laydner, figura prestigiosa no seio da classe ferroviária, sempre feliz em suas orações”. No livro de impressões do Grupo Escolar Ferroviário, mantido pela Prefeitura, o ministro anotou: “Com uma grande impressão da organização do Sindicato Ferroviário da Sorocabana, cuja obra nacional se projeta igualmente sobre os interesses econômicos de sua classe e a obra educativa de seus filhos”. Na praça central, entre os oradores, novamente Laydner falou,

⁵⁰⁵ *Cruzeiro do Sul*, 14/11/1939.

⁵⁰⁶ *Cruzeiro do Sul*, 24/11/1939.

⁵⁰⁷ Volante Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. *Companheiros Ferroviários da Sorocabana! (Visita do Sr. Ministro do Trabalho a Sorocaba)*. São Paulo, 19/11/1939, assinado por Pedro Arantes, Presidente. Arquivo de Antônio Francisco Gaspar, Coleção de recortes e documentos sobre a EFS, IHGGS.

pela Confederação dos Sindicatos Ferroviários do Brasil, Júlio Bernardes, pelos ferroviários de Botucatu e João Baptista Ribeiro pelo SFEFS. Seguiu-se ao evento, com jantar e música no Hotel Vicente, por conta da Prefeitura Municipal e dos Sindicatos envolvidos na Comissão de Recepção⁵⁰⁸.

Esses eventos de 1939 resultaram de grandes esforços para a mobilização de massa, e a essa altura, não significavam mais demonstrações de força, mas de legitimidade e aceitação da organização oficial pelos poderes estatais. O esforço foi grande também, inegavelmente, da parte de Laydner e da direção do SFEFS para adular, como subterfúgio para convencer essas autoridades, tanto da legitimidade de sua organização, como de sua completa afinção com a política corporativa e colaboracionista entre as classes e com o governo, além de seu sentido e esforço assistencial. Temos provas disso no discurso de Primeiro de Maio de Laydner, parcialmente transcrito, na concentração de maio em prol do hospital para os ferroviários e agora com a visita solicitada para recepção – demonstração dos ferroviários. Outras notas foram publicadas no correr do ano, citando e elogiando o SFEFS, como a de Angelino de Góes Filho, jornalista em Sorocaba, a respeito dos sindicatos oficializados que se fundavam, quando considera que os ferroviários foram os primeiros a organizar-se em 1931, com pouco mais de 100 operários em sua primeira reunião:

“(...) e hoje é um dos maiores existentes na América do Sul, incluindo em seu quadro social cerca de 15 mil ferroviários (...).

Nos albores dessa poderosa organização classista, muita luta houve, dada a incompreensão da época. Hoje, esse grande sindicato serve de modelo para quantos queiram seguir sua organização, afim de se tornarem fortes e poderosos como ele”⁵⁰⁹.

O principal motivo do Sindicato para esse último esforço estava no segundo item das reivindicações a serem apresentadas ao Ministro, arroladas no volante – convocação citado: “a estabilidade sindical”. Desde outubro de 1938, já eram públicas as dúvidas sobre a legalidade do SFEFS, tendo por base a velha discussão de os ferroviários serem ou não funcionários públicos.

Em 4 de outubro de 1938, o SFEFS recebeu um ofício do Ministro do Trabalho que foi publicado a 16 do mesmo mês no *Cruzeiro do Sul*, esclarecendo que ele não se

⁵⁰⁸ *Cruzeiro do Sul*, 06/12/1939.

⁵⁰⁹ *Cruzeiro do Sul*, 06/06/1939.

enquadrava no Decreto n.º 240, de 4 de fevereiro daquele ano, ou seja, não era considerado como Sindicato de funcionários públicos federais ou de modalidade de servidores públicos federais.

A discussão permanecia e as dúvidas também. Afinal, a EFS era uma empresa administrada diretamente pelo Estado de São Paulo. Se até então, por sete anos a questão fora contornada, em 1940 ela se tornou mais séria.

Nos festejos de 1.º de Maio de 1940 em Sorocaba, não notamos a presença do SFEFS na comissão organizadora, que ficou a cargo do Sindicato dos Tecelões. Citou-se a presença da Sociedade 25 de Dezembro, entidade beneficente dos ferroviários, existente desde o início do século XX. A *Nossa Estrada* noticiou que os ferroviários fariam piquenique em Itapetininga e não fez qualquer referência ao Sindicato⁵¹⁰. A revista fez, nessa edição de abril, propaganda do Centro Ideal, como sendo “a entidade que mais caracteriza a previdência social entre nós [ferroviários]” e convidando para o ingresso a “mocidade da EFS em suas fileiras”. Possivelmente, julgava o fim do Sindicato próximo e estivesse encaminhando o associativismo dos trabalhadores para uma entidade de sua inteira confiança.

Foi bastante sintomática a não manifestação do Sindicato diante desses fatos. Em agosto, a situação se tornou mais tensa. No dia 15, houve uma grande reunião das direções sindicais ferroviárias de S. Paulo, para discutir a nova lei de sindicalização, na sede do SFEFS, na capital. Estiveram representados os seguintes sindicatos: SFEFS, Paulista, Mogiana, Cantareira, São Paulo – Paraná, Douradense, S. Paulo – Goiás e da SPR. Laydner não figurou na mesa diretora da reunião. Ficou decidido que elaborariam para a Federação um relatório, com ajuda do Prof. José Domingos Ruiz, especialista em sindicalização, sobre as atividades sindicais da classe e com sugestões para melhor aplicação da nova lei na prática, após “quase dez anos de vida associativa”. Esse relatório estava destinado ao Ministro do Trabalho⁵¹¹.

Mas, os esforços foram baldados. No começo de novembro, anunciou-se e convocou-se pela imprensa, todos os ferroviários sindicalizados da Sorocabana para uma Assembléia Geral Extraordinária. Ela foi realizada em 17 de novembro, às quinze horas, na

⁵¹⁰ *Nossa Estrada*, Abril de 1940.

⁵¹¹ *Cruzeiro do Sul*, 20/08/1940.

sede central, na capital. Sua pauta única foi a dissolução do Sindicato e a passagem dos seus bens para a Cooperativa. Era uma convocação sem alardes, até porque, em meio ao Estado Novo, era impossível qualquer manifestação de luta de classes ou de desacordo público com o regime.

“(...) Essa dissolução se processa em cumprimento ao despacho do Sr. Presidente da República, que aprovou o parecer do DASP, que considera os ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, como SERVIDORES DO ESTADO [sic], aos quais é vedada a sindicalização. Na mesma assembléia efetuar-se-á a transferência do patrimônio dessa entidade para a Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Sorocabana”⁵¹².

As determinações foram expedidas pelo Ministro do Trabalho. Pedia-se o comparecimento dos ferroviários do interior.

Foi o próprio SFEFS que fez o requerimento ao DASP, “em que pedia que lhe fosse assegurado o direito de continuar” a existir. A conclusão do parecer:

“ ‘Nestes termos, não sendo lícito incluir os seus empregados entre os das empresas de domínio privado, aos quais se permite a sindicalização, este Departamento tem a honra de restituir à Vossa Excelência, o anexo do processo e de opinar pelo indeferimento do pedido do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e, conseqüentemente, pela dissolução do referido Sindicato’ ”⁵¹³.

Segundo Massilon Bueno, em 1.º de outubro houve assembléia extraordinária na Delegacia Regional de Assis, com os mesmos objetivos, dado utilizado por Giannattasio⁵¹⁴. Não encontramos referência em outros documentos sobre a referida assembléia regional (como se trata de memórias datilografadas, talvez o autor tenha se enganado quanto à data). Teria sido uma reunião tensa, com a presença tanto do delegado regional do SFEFS, quanto da diretoria: Pedro Arantes, presidente; Vicente Paulo da Silva, os dois do grupo de Laydner e de outros que se tornaram militantes destacados depois da queda do Estado Novo e durante os anos 1950 e 60: Massilon Bueno, Carmínio Caramante e Celestino dos Santos. A cavalaria e os agentes policiais estavam às portas da sede regional; “(...) o bravo tesoureiro Matias Assunção, que, com o DOPS presente, pediu a palavra ao Delegado do DOPS, para dirigir aos companheiros de luta sindical pela última vez declarando:

⁵¹² *Cruzeiro do Sul*, 10/11/1940. DASP - Departamento de Administração do Serviço Público.

⁵¹³ Circular n.º 539, “Objeto: Dissolução do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana”, S. Paulo, 25/10/1940. *Nossa Estrada*, novembro de 1940.

⁵¹⁴ Gabriel GIANNATTASIO, *op. cit.*

‘Companheiros, a reação baseada na Lei de Segurança, criação do Estado Novo de Getúlio Vargas, fechava as portas dos prédios do Sindicato, mas não tinha o poder de fechar o ideal que já estava arraigado na mente dos ferroviários, espoliados naquilo que fora uma conquista da classe na Revolução de 1930’⁵¹⁵.

O recurso à memória sempre é um ato problemático, especialmente para a reconstituição de fatos passados e no caso acima, o autor misturou claramente a noção da Lei de Segurança Nacional com a Lei de Sindicalização de 1939. A declaração de que os direitos dos trabalhadores foram adquiridos a partir da Revolução de 30, talvez fosse real. Tanto porque pudesse estar apontando uma contradição do governo, quanto uma crença efetiva de Matias Assunção, já que muitos trabalhadores, alguns ainda hoje, consideram essa data, essa Revolução, como a origem dos direitos trabalhistas no país.

Massilon Bueno, autor das memórias, considera que o Sindicato foi fechado por uma retaliação do Governo Vargas, contra a iniciativa de querer organizar um grande congresso ferroviário em Campinas, para lançamento da União Geral dos Trabalhadores no ano de 1940. Vargas teria se assustado com a demonstração de força da categoria e, conseqüentemente, combatido qualquer ameaça. Giannattasio cita esse dado de Massilon em sua dissertação; nós, por outro lado, não encontramos referências nas fontes e nem na bibliografia sobre o referido congresso.

O Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana deixou de existir melancolicamente, sem maiores notícias a seu respeito. A circular já citada da EFS, após transcrever o trecho final do parecer do Presidente do DASP e comunicar a dissolução do Sindicato, encerrou seca e “administrativamente”:

“Diante disso, pedimos a fineza de vossas providências para o pronto cumprimento dessa resolução. Os funcionários que atualmente se encontram no gozo de qualquer regalia, em consequência da existência dessa instituição, devem voltar ao exercício de seus cargos”.

A Administração de Gaspar Ricardo Jr. caíra em 1934, seus representantes e partidários foram derrotados em 1937, tanto nas eleições para a Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões, como pelo Golpe do Estado Novo, mas a mentalidade permaneceu na empresa e testemunha disso é o termo “regalia” para se referir aos direitos sindicais. A publicação do parecer contra o sindicato e o decreto de sua dissolução foi tanto um escudo contra qualquer acusação de promoção de um ato ilegal contra o Sindicato,

⁵¹⁵ Massilon BUENO, *Chico Ferroviário – Memórias de um anistiado, 1926 – 1982.*, p. 37, CEDAP.

como também não deixou de ter ar de vingança contra os trabalhadores e ao grupo de Laydner, já que ele procurava, desde 1938, alinhar-se ao governo e usar o regime para se defender contra toda e qualquer oposição, inclusive da Administração e seu apoio inequívoco a favor da Associação Profissional, claramente concorrente e opositora ao Sindicato e sua burocracia dirigente.

Armando Avellanal Laydner, no entanto, não desapareceu da movimentação política, assim como boa parte de seu grupo. Em 1941, encontramos referências nos documentos, que informam que ele dirigia até essa data a Cooperativa, que tomara de Custódio Guimarães, a qual, por sua vez, herdara os bens do Sindicato...

Em 19 de abril de 1947, Laydner foi nomeado por decreto do Governador Adhemar de Barros, Diretor Geral da Secretaria do Trabalho e Comércio de S. Paulo⁵¹⁶.

⁵¹⁶ Arquivo do DEOPS, pront. n.º 74119 – Armando Laydner (2.º prontuário em seu nome), Informação n.º 540/47.

Conclusão

A experiência sindical dos ferroviários da Sorocabana durante os anos de 1930 foi intensa e rica. Se foi uma experiência curta ou longa, é outra discussão. No recorte temporal que selecionamos, ela o preencheu totalmente. Se a compararmos com as experiências de outras categorias profissionais que vinham se organizando desde o início do século XX em associações, ligas, uniões etc., já com caráter de resistência e sindical, sua duração foi menor.

As formas associativas anteriores ao SFEFS, desde o final do século XIX até a data da Revolução de 1930, foram mutualistas e assistencialistas, salvo os casos das entidades participantes das greves de 1914, 1917 e 1919, que parecem ter desenvolvido um caráter de luta e de resistência, conquanto tenhamos poucos dados a seu respeito.

O sindicalismo adotado pelos trabalhadores de várias ferrovias foi oficialista, isto é, surgiu e se consolidou após o Decreto 19.770 de março de 1931, que o instituiu através do Ministério do Trabalho, de acordo com os projetos adotados depois da Revolução. Evidentemente, isso demonstra as tendências políticas oficialistas, talvez “amarelas” dos ferroviários, de qualquer forma, pouco revolucionárias, se consideradas do ponto de vista classista e em relação às posições assumidas pelos comunistas, trotskistas e libertários em geral.

Entretanto, afirmamos pouco revolucionárias porque naqueles anos de 1930, 31 e até 32, a organização oficial do proletariado em sindicatos de classe era considerada uma inovação revolucionária por muitos e inclusive, o Governo Vargas gostava de afirmar pela imprensa que o Ministério do Trabalho era o “Ministério da Revolução”⁵¹⁷. Em nossa pesquisa, constatamos que muitos dos sindicalistas ferroviários consideravam-se de certa forma revolucionários ou colaboradores da Revolução, pois pretendiam-se ativistas pela resolução das questões sociais, que não eram atendidas pelo regime anterior, disseminando a noção que ficou formalmente conhecida de que antes da Revolução de 1930, “a questão social era caso de polícia”. Quando se iniciou “Revolução Constitucionalista de 1932”, a

⁵¹⁷ Ângela C. GOMES, *A Invenção do Trabalhismo* e Ângela C. ARAÚJO, *A Construção do Consentimento. Corporativismo e trabalhadores nos anos trinta*.

grandes contingentes da classe operária e nesse caso, os sindicalistas ferroviários atuantes na Sorocabana, não participaram dos combates e não apoiou a causa, sendo que alguns deles, como Ladislau de Camargo, foram presos e assim permaneceram durante a guerra civil. A posição dos sindicalistas era classista e política, já que a vitória dos “constitucionalistas” talvez interrompesse ou revertesse o processo de sindicalização oficial do proletariado.

Moacyr Manfrin Jr.⁵¹⁸ considera o sindicalismo dos ferroviários como “amarelo”, apoiado nos conceitos de Cláudio Batalha, sobre os portuários do Rio de Janeiro durante a Primeira República. Essa consideração abrange os ferroviários fluminenses e os paulistas, a partir do estudo de suas entidades sociais desde a Proclamação da República e seus envolvimento com o tenente Vinhaes, da Marinha. Em São Paulo, trabalha com as iniciativas dos ferroviários da Mogiana e da Paulista em reivindicar a instituição das Caixas de Aposentadorias e Pensões através da influência de políticos, muitos deles de partidos oligárquicos e, a opção de suas lideranças pelo distanciamento das lutas do movimento operário e contatos com os libertários e depois com os comunistas.

Essa aproximação política com as oligarquias não se repetia sempre com relação às diretorias das empresas em questão. As lideranças dos ferroviários se faziam valer pelo número elevado de trabalhadores da categoria como peso político eleitoral e por sua importância fundamental dentro da economia agro-exportadora.

No caso dos ferroviários da Sorocabana, quando seu sindicalismo propriamente dito apareceu no início de 1933, ele não se alinhou com as oligarquias derrotadas em 1930 e novamente em 1932. Estiveram a princípio e até 1934-1935, com o tenentismo, mais claramente, com o tenentismo de esquerda, representado pelo Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, pela Legião Cívica 5 de Julho e pelo oficial da Força Pública, João Cabanas.

Desde o início, entraram em conflito político e social com os representantes do PRP na EFS, que tinha como principal expoente Gaspar Ricardo Jr. Chegaram à greve de 1934 que terminou vitoriosa e precipitou a queda de Gaspar da diretoria da Estrada. Combateram as associações de cunho patronal, a maioria delas com alguma influência “perrepista” e mesmo posteriormente, integralista.

⁵¹⁸ Moacyr MANFRIN JR, *Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: Um Modelo Previdenciário Exclusivo (1923 - 1933)*.

As disputas dos sindicalistas, influenciados pela ala do tenentismo que progressivamente vinha tomando posições à esquerda do governo Vargas, até mesmo dentro de um certo socialismo declarado, com as correntes oligárquicas tinham como objetivo influenciar o conjunto dos trabalhadores e controlar suas entidades de classe, que à essa altura, tinham importante peso político institucional. A vitória coube aos sindicalistas que lograram manter e fortalecer o Sindicato, bem como atraíram a esmagadora maioria do operariado; talvez 90% dos ferroviários nos melhores anos e, certamente, não menos de 60% após 1935 e 1940.

À medida que dentro do tenentismo surgiam cisões à direita, à esquerda e centristas apoiadores de Vargas, o sindicalismo oficialista defendido e influenciado por ele tomava novos rumos, às vezes fugindo ao seu controle. O próprio corporativismo defendido pelos tenentes⁵¹⁹ sofreu reformulações. A partir da greve de 1934, notamos que entre os ferroviários da Sorocabana estiveram em jogo duas opções: a do corporativismo sindical burocratizado, passível de ser manipulado pelos grupos políticos no poder, ou, a opção pelo aprofundamento do significado social da Revolução de 1930 e, mais adiante, a perspectiva de um governo popular, ou de uma Revolução Socialista.

No âmbito interno ao Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, tal questão transformou-se em dura disputa. Seguiram-se disso, as críticas e lutas internas pela direção do SFEFS, havendo uma cisão entre os sindicalistas socialistas e os oficialistas. Alguns deles, que formaram um grupo de oposição de esquerda quando foram alijados da direção sindical, aproximaram-se dos comunistas e até alguns deles aderiram ao PCB.

A luta foi complexa. Os argumentos de ambos os lados eram semelhantes, a não ser a especificidade da defesa de Laydner por seu grupo e a acusação do mesmo pelos opositores liderados por Benedicto Dias Baptista e Ladislau Camargo. Ambos os lados apelaram constantemente, talvez à exaustão, para mobilizações dos trabalhadores em assembléias de massa, que como vimos não chegaram a ter grande amplitude e por ataques pela imprensa proletária, pela burguesa e pela farta distribuição de volantes ao longo das linhas. Laydner e seu grupo acabaram vitoriosos, destituindo seus opositores, instituindo uma Junta Governativa e elegendo sua Comissão Executiva em dezembro de 1934.

⁵¹⁹ Ângela C. de ARAÚJO, *op. cit.*

A complexidade foi demonstrada com maior clareza durante o ano de 1935, quando o grupo opositor a Laydner pendeu decisivamente para o lado dos comunistas.

Entretanto, durante o ano de 1935, os dois grupos inimigos participaram na organização da Aliança Nacional Libertadora. Dentro da ANL, combateram a Lei de Segurança Nacional e o integralismo; esse último, na verdade, desde o final de 1934. No que tange ao grupo de Armando Laydner, pareceu-nos que sua adesão e participação dentro da ANL foi oportunista, seguindo o movimento das lutas e da organização das massas pelas esquerdas revolucionárias e oposições burguesas a Vargas. Tão logo a ANL foi posta na ilegalidade e a repressão política e policial aumentou, o grupo de Laydner foi deixando a luta até abandoná-la completamente às vésperas do levante e nos meses e anos que se seguiram ao fato.

Os grupos não deixaram de se combater mutuamente, de forma séria e bastante suspeita, conforme demonstram os processos e inquéritos administrativos sobre corrupção surgidos e, os sérios indícios de denúncias à polícia, contra os membros da Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana.

Quanto ao relacionamento das correntes com a empresa, em outras palavras, com os representantes diretos da burguesia e das oligarquias, vimos que os grupos patronais ou simpatizantes com essas tendências, mantiveram um relacionamento óbvio, comprovado pelas citações, defesas e propagandas feitas através da revista *Nossa Estrada*, órgão oficial de imprensa e propaganda da ferrovia em defesa aberta ou velada dos interesses da empresa em detrimento aos interesses próprios dos trabalhadores e pela composição de suas direções, em regra, formadas por funcionários das chefias das divisões e da Administração ou de sua confiança.

Se as ligações políticas e ideológicas com a burguesia são claras quando discutimos a criação e atuação dessas entidades que consideramos de atuação pró-patronal, vimos que relações políticas diversas sempre estiveram presentes e foram complexas dentro do Sindicato e em meio aos ferroviários. Os sindicalistas que se colocaram ao lado de Laydner e levaram adiante o processo de burocratização dentro do SFEFS mantiveram relacionamentos diversos com a Administração da EFS e com os dois níveis de governo, o estadual e central.

Após a demissão de Gaspar, com o início da gestão de Prudente de Moraes e depois com os outros Diretores que, segundo os “perrepistas”, foram ligados aos “democráticos” e depois aos “peceistas”, as relações com os sindicalistas do grupo de Laydner foram bem menos agressivas, havendo ao que parece, um relacionamento ambíguo. Prudente de Moraes colaborou com a soltura de Itayuty C. Magalhães, preso por ocasião da repressão aos implicados com a Intentona Comunista e houve colaborações anteriores, como nos processos do grupo de Laydner contra Benedicto Dias Baptista, acusado de improbidade no serviço da ferrovia e na gestão dos negócios do Sindicato. Os agentes do DEOPS consideraram que o grupo de Laydner era propagandista de Armando Salles de Oliveira, ligado ao Partido Constitucionalista, em 1937, na pré-campanha eleitoral presidencial interrompida pelo golpe de 10 de novembro desse mesmo ano. Os “perrepistas” também apontaram esse fato, quando defendiam a candidatura de José Américo.

Esse jogo complexo de alianças e acordos que nunca foram declarados com todas as letras às bases, mas eram defendidos indiretamente, visava por parte dos “patronais”, levar seus correligionários e os “patrões” de volta ao poder e manter o poder que ainda possuíam sobre a sociedade. Em seu discurso, diziam lutar pela defesa dos trabalhadores, mas quando o faziam era de um ponto de vista do maior interesse das classes médias, que propriamente da classe operária.

Os sindicalistas do grupo de Laydner utilizaram melhor as categorias discursivas que tinham a classe operária como alvo. Durante os anos de agitação política, radicalizaram seu discurso, embora sua prática não correspondesse ao que pregavam e diziam. Após novembro de 1935, o discurso mudou radicalmente e a prática burocrática, em franca tendência assistencialista, se encaminhou mais para o corporativismo não combatente. Somente mantiveram a luta contra o integralismo, mas com outros argumentos, mais inspirados no que a burguesia dizia contra eles, que propriamente com os argumentos que os grupos proletários, de esquerda ou revolucionários usavam.

Podemos considerar que esse oportunismo político e ideológico, já fosse a demonstração do “peleguismo” que surgia, mas com a habilidade em se manter na direção sindical e influenciar os trabalhadores, maior que a apresentada por outros grupos sindicais

tratados na bibliografia estudada sobre o período⁵²⁰. No caso particular de Laydner, visava não só o carreirismo burocrático dentro do sindicato, dentro das estruturas federativas que dirigiu por algum tempo, mas político eleitoral e dentro do aparelho de Estado, como vimos na informação do DEOPS de 1947, quando ele assumiu, via decreto, um cargo dentro da Secretaria do Trabalho no Estado de São Paulo. Pareceu-nos que o grupo de Laydner sempre contou com um apoio discreto do Departamento Estadual do Trabalho nas lutas contra seus opositores operários e de esquerda.

Com o malogro total do levante comunista/aliancista de novembro de 1935 e a forte repressão imediatamente desencadeada, a Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana desapareceu e, alguns de seus principais líderes ficaram encarcerados por cerca de um ano e meio. O grupo de Laydner dominou a direção do Sindicato e em 1936, ele foi eleito novamente presidente, não em eleições gerais, mas em assembléia geral – que poucas vezes contaram com grande número de participantes – na sede, em São Paulo. Seu grupo aprendeu a dominar muito bem a convocação e manipulação de assembléias, especialmente as realizadas com pequenos números de participantes.

Embora o Sindicato tenha conseguido atrair a maioria esmagadora dos trabalhadores e manter grande parte dela no embate contra a Associação Profissional, vimos que os grupos que disputaram sua direção não contavam com grande entusiasmo das massas, tomando como evidências documentais os números de assinantes de abaixo-assinados, os informes dos agentes policiais infiltrados e o recorrente apelo e convocação de assembléias gerais e locais. Supomos que as lutas internas abertas procuraram envolver as bases, inicialmente pelo lado do grupo de Laydner e depois, e principalmente pelo grupo de Benedicto Dias Baptista e Ladislau de Camargo, semearam forte mal-estar entre os sindicalizados. A forte repressão aos comunistas, revolucionários e opositores de esquerda em geral, que se posicionaram contra Vargas e, depois a igualmente aberta e supomos desgastante, disputa e luta pessoal entre o grupo de Laydner e de Custódio Guimarães pela direção da Cooperativa de Consumo, podem ter levado os grupos de extrema direita e patronais a imaginar que teriam sucesso em criar novas entidades e, talvez, uma que

⁵²⁰ Não perdemos de vista a questão das diferenças nas condições do surgimento do sindicalismo oficial nas categorias profissionais abordadas na bibliografia estudada. Os sindicalistas ferroviários da Sorocabana atuaram em condições distintas e possivelmente, mais favoráveis que de seus companheiros.

pudesse derrotar o SFEFS. Pura ilusão e logo, as condições políticas do país acabaram com suas intenções.

A partir de dezembro de 1937 até o fim do Sindicato em 1940, o grupo de Laydner esteve consolidado na direção da entidade por diversos meios, alguns dos quais, a nosso ver, foram manobras, como a eleição via assembleias. Tais recursos certamente davam margem para manipulações diversas, como pudemos constatar nos casos das disputas contra a Frente de Ação dos Ferroviários da Sorocabana, nas disputas dentro da Cooperativa e no relato das eleições de 1941, para a direção da mesma.

O que podemos concluir, é que o destino do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana esteve em disputa ao longo da conturbada década de 1930. Houve lutas para torná-lo uma entidade mais patronal, preocupada com os interesses da empresa e das facções burguesas e oligárquicas que a dirigiram e queriam a classe operária sob controle como mão-de-obra e massa de manobra, sob sua influência política. Houve lutas intensas entre os grupos que queriam o Sindicato apenas como uma entidade corporativa e apoiadora do Governo Vargas e depois como instrumento para suas próprias ambições carreiristas, dentro das diversas estruturas sindicais oficiais e da estrutura estatal “trabalhista”, com os que o quiseram ativo na luta pelo aprofundamento do significado social da Revolução de 1930 e, mesmo, como instrumento decisivo na luta pelo socialismo e por uma nova Revolução.

Consideramos que a maior e mais importante luta, foi aquela que, dentro do âmbito revolucionário restrito da Aliança Liberal e de sua vitória contra os “constitucionalistas de 32”, pode ser representada pela expressão “corporativismo versus autonomia e independência de classe”. As condições objetivas e subjetivas da luta de classes do começo da década de 1930 até sua metade acabaram propiciando a vitória às forças conservadoras e reacionárias, o que também determinou a vitória dos defensores do primeiro termo da expressão enunciada acima. Esse termo foi substituído posteriormente pelo “peleguismo”, que estava se preparando para ser apresentado durante o Estado Novo.

Como a organização dos ferroviários pudesse vir a representar algum risco para a ordem estabelecida, mesmo estando ela em total concordância – ao menos expressa – com essa mesma ordem, por estar nas mãos de homens ambiciosos e, que ao longo de sua história, demonstraram serem extremamente oportunistas, é provável que para o Governo,

deve ter sido mais conveniente suprimi-la. O Sindicato não era mais útil no momento e, além do mais, era preciso se aproximar das oligarquias e de outras facções burguesas, igualmente oportunistas...

O grande Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, acabou sem lutas memoráveis, mal grado o que ficou na memória coletiva, que representou parte da esperança em novos e melhores tempos para o proletariado.

Por outro lado, além das conclusões empíricas apoiadas nos levantamentos e análises factuais sobre a documentação, podemos avançar nas avaliações de conjunto do sistema sindical, ao qual aderiram os ferroviários da Sorocabana.

O surgimento do “peleguismo” não se deveu somente ao fato de uma parcela importante e a mais articulada de sua liderança carecer de fidelidade à classe. O sistema sindical criado pelo Decreto 19.770 de março de 1931 e as disposições que regulavam as votações para a formação da Assembléia Nacional Constituinte de 1934, delegaram poderes e influências sociais e políticas desproporcionais à realidade sindical do momento. Supomos que muitos líderes tivessem consciência disso. Porém, ao quererem avançar ousadamente sobre o novo campo aberto ou cedido pelas classes dominantes, caíram em sua “armadilha”.

As vantagens materiais provenientes do funcionamento de um grande sindicato operário garantido financeiramente pelo desconto em folha das mensalidades de seus sócios, que gozavam de uma virtual estabilidade profissional, foram se tornando tentadoras.

Formou-se a questão: para que o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana continuasse a ser uma organização cada vez mais poderosa, não só dos ferroviários, mas do proletariado, era necessário que seus dirigentes fossem cautelosos e refreassem o ímpeto da luta de classes que poderia se ampliar. Em momentos fundamentais para a afirmação da luta e materialização de uma pequena parte dos discursos de seus líderes, a direção do Sindicato recuou. A contradição resolveu-se com o aprofundamento da mudança interna da organização.

A luta política que se seguiu foi mascarada pela luta personalista e depois, acabou absorvendo a máscara em sua face; o ator se transformou na personagem.

Ao final, o que importava era garantir as benesses advindas da burocratização da entidade e da política partidária parlamentar oferecidas pelo sistema aos membros do grupo dirigente. O curso da luta, os apelos materiais e o prestígio da liderança e direção de uma organização tão grande, acabaram levando os líderes inicialmente legítimos, às práticas ilegítimas; ao carreirismo; burocratismo e finalmente, ao “peleguismo”. A luta política como vimos, tornou-se a luta de grupos organizados em torno de personalidades e esses grupos se redefiniram e se delimitaram várias vezes.

O oportunismo que provavelmente fosse um mal que estivesse embutido em forma de semente na constituição da liderança sindical, ou talvez já fosse uma planta em desenvolvimento, cresceu e fincou raízes. As veleidades de independência de classe e revolucionárias deram lugar à submissão camuflada ao sistema e depois, declaradamente ao Estado Novo.

Avaliamos, como os outros autores, que a adesão ao sistema e à política de enquadramento ao oficialismo sindical não somente pressupôs filosoficamente, mas transformou em realidade, a atrofia do revolucionarismo operário. Até mesmo o reformismo e o sindicalismo de classe independentes, foram isolados e sufocados. Nos sindicatos onde essa tática fracassou, as entidades foram severamente reprimidas e suprimidas pelo governo.

A luta entre os defensores da autonomia sindical proletária e os partidários do corporativismo submetido ao controle da burguesia através do Estado, foi vencida pelos últimos na maioria dos casos, porque ela foi travada no terreno que lhes era o mais propício.

Fontes

A. Periódicos

I. Imprensa local

1. *A Cidade de Sorocaba* (1913, 1915, 1916 até março de 17). (GLS)
2. *A Voz do Povo* (1895 - 1897). (GLS)
3. *Cruzeiro do Sul* (consultados: 1904 – 1908, 1914, 1917 - 1940). (GLS)
4. *O Diário de Sorocaba* (1880 – 1893). (GLS)
5. *O Americano* (1871 – 1872). (GLS)
6. *O Jornal. Órgão do Partido Republicano Conservador* (mesma redação de *A Cidade de Sorocaba* – de março de 1913 até o final desse ano). (GLS)
7. *O 15 de Novembro – órgão republicano* (1897 – 1899). (GLS)
8. *O Sorocabano* (1870 – 1871). (GLS)
9. *O Ypanema* (1872 – 1880). (GLS)
10. *Fim do Século* (1897) (GLS).

II. Imprensa Operária e Partidária

1. *A Classe Operária. Órgão Oficial do Partido Comunista do Brasil* – geralmente editada no Rio de Janeiro, algumas vezes pela Seção de São Paulo (1929 – 1940). Hemeroteca da Biblioteca Mário de Andrade.
2. *A Conquista do Bem*. Museu Histórico Sorocabano (1897, número único) (MHS).
3. *A Luta de Classe. Órgão do Grupo Comunista Lenine*. (1930-35). CEDEM.
4. *Boletim Interior da Liga Comunista Internacionalista*. N.º 2 março [1935?]. CEDEM.
5. *Boletim da Federação Operária de São Paulo*. (1934). CEDEM.
6. *Operário* (1909 – 1912). (GLS)
7. *Proletário. Órgão da Federação Sindical Regional de São Paulo (Aderente à CGTB)* - (1931). (DAESP)
8. *Trabalhador do Brasil. Órgão da Confederação Geral do Trabalho do Brasil (Aderente à Confederação Sindical Latino Americana)* – (1932). (DAESP)
9. *O Socialista. Órgão do Conselho de Propaganda do PSB-SP*. (AEL)
10. *Sob Nova Bandeira*. Publicação sob a responsabilidade da Comissão de Agitação e Propaganda do Partido Operário Leninista. (CEDEM).

III. Imprensa Sindical Ferroviária em Geral.

1. *Apito*. Revista quinzenal produzida pelos ferroviários da EFS. Diretor prop. Ignácio B. Almeida – (n.º 1 de 16/01/31 aos n.º 70/71 de 20/12/33). (MHS)
2. *A Fagulha. Órgão da oposição sindical ferroviária (filiada à Federação Sindical Regional do Rio de Janeiro)*. (1932). CEDEM.
3. *Ferroviário.(Jundiaí)* (AEL)
4. *Mogyana. Quinzenário do Sindicato dos Ferroviários da Cia. Mogiana. (Campinas)* (AEL).
5. *A Razão. Órgão dos interesses dos empregados em estradas de ferro e do operariado em geral.(Bauru)* (AEL).
6. *Syndicalista. Órgão do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (S. Paulo)* (Arquivo do MHS).
7. *Sindicato. Órgão do Sindicato dos Ferroviários da Noroeste do Brasil (Bauru)*. (AEL).
8. *Trabalho. Órgão de Ferroviários da E.F. Araraquarense e de interesse da lavoura e do comércio.(Araraquara)* (AEL)

IV. Grande Imprensa

1. *Correio Paulistano* – 1936 (DAESP)
2. *Página “O Ferroviário” do Correio Paulistano* – 1937 (DAESP)
3. *A Platéia* – 1931 e 1932 (DAESP)

B. Documentos diversos produzidos pelos trabalhadores e militantes políticos

I – Estatutos da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia União Sorocabana e Ytuana. Sorocaba: Tipografia Dursky, 1896. (MHS)

II – Série Astrogildo Pereira (DAESP)

- “*Aos camaradas de S. Paulo*”. *Mensagem do Bureau Político do C.C. do PCB* (Set. 1930).
- *Folha do Bloco Operário e Camponês*. S/d e S/L. (provavelmente 1928).
- *Boletim de Informação do PCB da zona de Santos*. S/d (provavelmente 1930).
- *Sindicato dos Ferroviários da Leopoldina Railway. Circular de 15/08/1935*.

III – Fundo Lívio Xavier (CEDEM)

1 - Oficinas

- *Ofício M.G.1, nº 1100 Ao Secretário de Viação e Obras Públicas, Dr. Francisco Machado de Assis (SFEFS) 20/02/34.*
- *Of. S-3-9 À Diretoria da Estrada de Ferro Sorocabana, Ao Exno. Dr. Gaspar Ricardo Jr.(SFEFS), 05/10/34.*
- *Of. C/1/12 da Delegacia de Polícia de Botucatu, ao Presidente do Sindicato dos Ferroviários (SFEFS). 06/05/34.*
- *Of. P-214c do Sindicato dos Ferroviários da Companhia Paulista de Estrada de Ferro ao Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, 07/06/34.*
- *Of. S-118-3 do Sindicato dos Ferroviários da Companhia Paulista de Estrada de Ferro ao Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, 09/05/34.*

2 – Cartas e bilhetes

- *Bilhete ao Dr. Lívio Xavier de Dias,(do SFEFS), 27/04 [provavelmente de 1934].*
- *Carta de José Mariano de Oliveira Lobo da Junta Governativa do SFEFS a Benedicto Dias Baptista, 25/07/34.*
- *Carta de Vitolino Costa a Benedicto Dias Baptista, 03/08/34, Santos.*
- *Carta de Vitolino Costa a Benedicto Dias Baptista, 18/08/34, Santos.*
- *Carta de João Dionísio da Representação do Sindicato de Dois Córregos ao Secretário Geral do Sindicato da Sorocabana (SFEFS).04/05/34.*
- *Carta à Benedicto Dias Baptista, DD Presidente em exercício do Sindicato dos Ferroviários da E.F.S. do advogado Agnello Villas Bôas, de 22/06/34.*

3 – Panfletos do SFEFS

- *Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana – Alerta! Ferroviários! Mayrink, 02/08/34.*
- *Carta aberta de Benedicto Dias Baptista e Ladislau de Camargo a Armando Laydner e a todos os ferroviários da Sorocabana. Maio de 1935.*
- *Grito de Alarma aos Sindicalizados da Sorocabana. Santo Antônio, 01/08/34.*
- *Ferroviários da Sorocabana! Barra Funda (SP), 29/07/34.*

- *Companheiros Ferroviários da Sorocabana!* Barra Funda, 18/07/34.
- *Companheiros!* São Paulo, 30/06/34.
- *Companheiros!* São Paulo 02/06/34.
- *Ferroviários da Sorocabana!* Sorocaba, maio de 34.
- *Companheiros!* São Paulo 19/04/34.
- *Companheiros Ferroviários!* São Paulo, janeiro de 34.
- *Camaradas Ferroviários!* São Paulo, março de 33.
- *Camaradas Ferroviários.* S/d e s/l.
- *Companheiros Ferroviários!* S/d e s/l.

4 - Outros

- *Abaixo Assinado dirigido à Diretoria do SFEFS, pedindo convocação de assembléia extraordinária.*
- *Ata da reunião de 27/3/34 do GBI da LCI. LX – 002.*
- *Boletim Interior da Liga Comunista Internacionalista. N.º 2 março [1935?].*
- *Peça de defesa do inquérito administrativo contra Benedicto Dias Baptista. S/d.*
- *Estatuto do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana*
- *Aos Trabalhadores em Geral. 6/10/34.*

IV Arquivo de Antônio Francisco Gaspar – Instituto Histórico Geográfico e Genealógico Sorocabano (Casa Aluísio de Almeida).

1 – Impressos em geral sobre a EFS, seus ferroviários e suas organizações

- *Maço de circulares da Estação de Rio Verde, Ramal de Itararé, Km 418 de 1909.*
- *Estatutos do Sindicato dos Ferroviários do Estado de São Paulo.*
- *Ata da Assembléia Geral Ordinária da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, realizada em 28 de fevereiro de 1937, nesta Capital.*
- *Estatutos e Regulamentos dos Departamentos de Beneficência e Pecúlio e Funerais – Centro Ideal Ferroviário*

- *Boletim – n.º 18 de 31/08/33 – órgão oficial do Centro Ideal Ferroviário*
- *“O Cooperativista” – mensário oficial da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. N.º 2 S.P, Jan/36.*
- *Estatutos da Beneficente Sociedade União Protetora dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana”.*

2 – Panfletos e volantes

- *Companheiros Ferroviários da Sorocabana! (Visita do Sr. Ministro do Trabalho à Sorocabana) – S. Paulo 19/11/39.*
- *RODRIGUES, Adelino. Aos companheiros Ferroviários. Sorocaba, março de 1937.*
- *GUIMARÃES, Custódio. Companheiros! S. Paulo, 17/3/37.*

3 – Recortes diversos de jornais da grande imprensa sobre os ferroviários da EFS

- *Correio da Tarde*
- *Correio Paulistano*
- *Diário da Noite*
- *Diário de S. Paulo*
- *Estado de S. Paulo*

C. Memória Oral e escrita (Depositados no CEDAP, UNESP, Campus de Assis)

- Depoimento gravado de Ailton Gimenez.
- Depoimento gravado de Antonio Francisco.
- Depoimento gravado de Durvalino Coutinho.
- Depoimento gravado de Guarino Fernandes dos Santos.
- Depoimento gravado de Jaime Rossato.
- Depoimento gravado de Osvaldo Nascimento.
- Depoimento gravado de Vitório Comparin.
- Memórias escritas de Álvaro B. Gomes, Assis: 5/4/1988.
- Depoimento transcrito (em parte) de Enio Marchesini, Assis, s/d.

- Bueno, Massilon. *Chico Ferroviário – memórias de um anistiado: 1926 – 1982*. Assis, 1982 datilografado.

D. Documentos da Empresa

I – Relatórios

- *Relatório apresentado à Assembléia Geral dos Senhores Acionistas da Companhia Sorocabana*. Sorocaba: Tipografia Estrela do Sul, 1873. (MHS)
- *Relatório da Diretoria da Companhia Sorocabana apresentado à Assembléia Geral dos Acionistas*. Sorocaba: Tipografia Gazeta Comercial, 1874. (MHS)
- *Relatório apresentado pela Diretoria da Companhia Sorocabana à Assembléia Geral dos Acionistas*. S. Paulo: Tipografia do Diário, 1875. (MHS)
- *Relatório apresentado pela Diretoria da Companhia Sorocabana à Assembléia Geral dos Acionistas*. Sorocaba: Tipografia Comercial, 1876. (MHS)
- *Relatório da Diretoria da Companhia Sorocabana apresentado em sessão da Assembléia Geral dos Acionistas*. S. Paulo: Tipografia do Diário, 1877. (MHS)
- *Relatório da Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana apresentado aos Senhores Acionistas*. R. de Janeiro: Tipografia a Vapor Soares & Niemeyer, 1882. (MHS)
- *Relatório da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana apresentado à Assembléia Geral em 28 de junho de 1887*. R. de Janeiro: Tipografia Miranda & Almeida, 1887. (MHS)
- *Relatório apresentado à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União Sorocabana e Ituana*. R. de Janeiro: Cia. Impressora, 1893. (MHS)
- *Relatório apresentado à Assembléia Geral Ordinária dos Senhores Acionistas da Companhia União Sorocabana e Ituana*. R. de Janeiro: Tipografia Correia & Martins, 1894. (MHS)
- *Relatório apresentado à Assembléia Geral Ordinária dos Senhores Acionistas da Companhia União Sorocabana e Ituana*. R. de Janeiro: Tipografia Correia & Martins, 1895. (MHS)
- *Relatório apresentado à Assembléia Geral Ordinária dos Senhores Acionistas da Companhia União Sorocabana e Ituana*. R. de Janeiro: Tipografia Jornal do Comércio, 1897. (MHS)

- *Relatório Apresentado pelo Superintendente aos Síndicos da Liquidação Forçada para o ano de 1904.* S. Paulo: Tipografia Rosenhain e Meyer, 1905. (MHS)
- *Sorocabana Railway Company, Relatório, ano de 1909.* S. Paulo: Weiszflog e irmãos, 1910. (MHS)
- *Relatório da Sorocabana Railway Company Apresentado à Diretoria, para o ano de 1911.* São Paulo: Casa Vanordem, 1912. (MHS)
- *Sorocabana Railway Company, Relatório apresentado à Diretoria pelo seu Superintendente, 1913.* S. Paulo: Casa Vanorden, s/d. (MHS)
- *Sorocabana Railway Company, Relatório apresentado à Diretoria pelo seu Superintendente, 1914.* S. Paulo: Casa Vanorden, s/d. (MHS)
- *Sorocabana Railway Company, Relatório apresentado à Diretoria pelo seu Superintendente, 1915.* S. Paulo: Casa Vanorden, s/d. (MHS)
- *Sorocabana Railway Company, Relatório apresentado à Diretoria pelo seu Superintendente, 1917.* S. Paulo: Casa Vanorden, s/d. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana. Relatório referente ao ano de 1926.* S. Paulo: Casa Vanorden, s/d. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana. Relatório referente ao ano de 1929.* S. Paulo: Casa Vanorden, 1930. (MHS)
- *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1931.* S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild, 1932. (MHS)
- *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1932.* S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild, 1933. (MHS)
- *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1933.* S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1934. (MHS)
- *Relatório referente aos serviços ferroviários e rodoviários da Estrada de Ferro Sorocabana, relativo ao ano de 1934.* S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1935. (MHS)

- *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1935*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1936. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1936*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1937. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1937*. S. Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Co., 1938. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1938*. S. Paulo: Salles de Oliveira & Cia Ltda., 1939. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1939*. S. Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1940. (MHS)
- *Estrada de Ferro Sorocabana, Relatório, ano de 1940*. S. Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1942. (MHS)
- *Livros de registro de empregados (5 livros)*. Os livros concentram-se nas atividades dos dois últimos anos da década de 1920 até aproximadamente 1936. Contêm registros de vários anos, inclusive alguns do final do séc. XIX. Eles não têm identificação visível; alguns foram reencadernados (Arquivo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana).

II – Órgão Oficial da Empresa

Nossa Estrada – órgão oficial da Estrada de Ferro Sorocabana. Revista mensal (1929 – 1940). Arquivo do Museu Histórico Sorocabano.

E. Documentos produzidos e/ou organizados pelas autoridades do Governo

Câmara dos Deputados do Estado de S. Paulo. Annaes. Sessão Extraordinária e Ordinária de 1914 (2.º anno da 9.ª Legislatura). Organizados pelos tachygraphos Horacio Belfort Sabino e Numa de Oliveira. São Paulo: Typographia Vanordem, 1915.

Câmara dos Deputados do Estado de S. Paulo. Annaes. Sessão Extraordinária e Ordinária de 1919 (3.º anno da 10.ª Legislatura). São Paulo: Typographia Vanordem, 1920.

Senado do Estado de São Paulo. Relatório e Synopse dos Trabalhos do Senado na Sessão Extraordinária e Ordinária de 1919. Organizado por Bento Ezequiel Sâes, director

da respectiva Secretaria. 1.º ano da 11.ª Legislatura. São Paulo: Typographia do *Correio Paulistano*, 1920.

Processo n.º 239 do Tribunal de Segurança Nacional. Rio de Janeiro, 15/09/37.

Secretaria de Transporte / Secretaria de Viação e Obras Públicas, Lata co9451, Pasta Assunto: Greves Ferroviárias desde 1932 – recortes do *O Estado de S. Paulo* de 3, 4, 6, 10, 11, 15 e 17 de maio de 1932 sobre a greve da SPR; recortes do *Diário de S. Paulo* de 20/1/34, *Estado de S. Paulo* de 21, 23, 24 e 25 de jan. de 1934 sobre a greve da E.F.S. *Ofício Autos 17233 nov/1934*.

Prontuários do DEOPS-SP acerca dos ferroviários, do SFEFS, de outras organizações desses trabalhadores e de outras, de alguma forma ligadas a eles, da EFS e de algumas pessoas ligadas a esses trabalhadores (DAESP):

1. Antônio Marques Filho. Pront. 3769
2. Antônio Perez. Pront. 3053
3. Armando Avellanal Laydner, também Prontuário 2606: mesmo. Pront. 74119
4. Benedito Dias Batista. Pront. 3457
5. Carlos Antunes Lemos. Pront. 2992
6. Carlos Gomes. Pront. 17439
7. Carmelo Calábria. Pront. 3363
8. Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da EFS. Pront. 135
9. Custódio Guimarães. Pront. 2834
10. Estrada de Ferro Sorocabana, vol. 1. Pront. 1447
11. Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo. Pront. 862
12. Itayuty Carneiro Magalhães. Pront. 2790
13. José Mariano Lobo. Pront. 2861
14. Juventino Xavier. Pront. 2977
15. Ladislau de Arruda Camargo. Pront. 3434
16. Legião Cívica 5 de Julho. Pront. 2593
17. Luiz Andreolli. Pront. 4637
18. Luiz Segamarchi. Pront. 1301
19. Manoel Pinto. Pront. 2258

20. Miguel Belarmino Mendonça. Pront. 83082
21. Oracyr Jatyr dos Santos. Pront. 3627
22. Otávio Ramos. Pront. 1969
23. Sebastião Maggi Fonseca. Pront. 83088
24. Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. Pront. 6839

Bibliografia

ABENDROTH, Wolfgang. *A história social do movimento trabalhista europeu*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

A concepção marxista dos sindicatos. O Programa de Ação da Internacional Sindical Vermelha. São Paulo: Editora Outubro, 1994.

ALMEIDA, Aluísio de. *História de Sorocaba*. Sorocaba: IHGGS, 1961.

ALMEIDA, Maria H. T. de. *Estado e classes trabalhadoras no Brasil (1930-1945)*. São Paulo: Tese de doutorado apresentada na FFLCH-USP, 1975.

ANTUNES, Ricardo. *Classe Operária, Sindicatos e Partidos no Brasil. Um Estudo Sobre a Consciência de Classe: da Revolução de 30 Até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo: Editora Autores Associados - Cortez, 1982.

ARAÚJO, Ângela Carneiro de. *A Construção do Consentimento. Corporativismo e trabalhadores nos anos trinta*. São Paulo: Edições Sociais, 1998.

ARAÚJO, Braz José de. *Operários em luta – metalúrgicos da Baixada Santista (1933 – 1983)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

ARAÚJO NETO, Adalberto Coutinho de. *Sorocaba Operária: ensaio sobre o início do movimento operário em Sorocaba (1897-1920)*. Sorocaba: Create-LINC, 2005.

ARIAS NETO, José M. “Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N.(org.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. Livro 1.

ASSESSORIA DA FEPASA. *Dirigentes da Sorocabana*. São Paulo: s/ed., 1983.

AZEVEDO, Raquel de. *A Resistência Anarquista: uma questão de identidade (1927-1937)*. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial. 2002.

BADDINI, Cássia M. *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2002.

BANDEIRA, Moniz, MELO, Clovis, ANDRADE, A. T. *O Ano Vermelho. A Revolução Russa e seus reflexos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1980, 2.^a ed.

BAO, Ricardo Melgar. *El movimiento obrero latinoamericano. Historia de una clase subalterna*. Madrid: Alianza Editorial, 1988.

BASBAUM, Leôncio. *História sincera da República, de 1930 a 1960*. S/l: Fulgor, s/d.v.3.

BATALHA, Cláudio H. M. *Benoît Malon e o Brasil: notas sobre a difusão do socialismo*. Campinas: Unicamp, 1997.

_____. “A Difusão do Marxismo e os Socialistas Brasileiros na virada do século XIX”, IN: MORAES, João Quartim de (org.). *História do Marxismo no Brasil*, Vol. II, *Os influxos teóricos*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1995.

_____. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

_____. “A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências”. IN: FREITAS, Marcos César: *História em perspectiva*. São Paulo: USF, Contexto, 2001.

_____. “Formação da Classe Operária e projetos de identidade coletiva”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N.(org.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. Livro 1.

BERNARDO, Antônio Carlos. *Tutela e autonomia sindical: Brasil, 1930 – 1945*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1982.

BIGUELMAN, Paula. *Os companheiros de São Paulo*. São Paulo: Símbolo, 1977.

BONADIO, Geraldo. *Sorocaba: a cidade industrial (espaço urbano e vida social sob impacto da atividade fabril)*. Sorocaba: ed. do autor, 2004.

BORGES, Vavy P. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1992.

BRANDÃO, Otávio. *Combates e batalhas*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978.

BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

BURKE, Peter. *A Escrita da História: Novas perspectivas*. São Paulo: EDUNESP, 1992.

CALVO, Célia R. *Trabalhadores e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890 – 1925*. Dissertação de Mestrado apresentada à PUC-SP. São Paulo: 1994.

CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo: 1861 – 1875*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984. 2.^a ed.

CANÊDO, Letícia B. *A classe operária vai ao sindicato*. São Paulo: Contexto, 1991, 2.^a ed.

_____. *O sindicalismo bancário em São Paulo. No período de 1923 – 1944: seu significado político*. São Paulo: Símbolo, 1978.

CARONE, Edgar. *A República Velha I. (instituições e classes sociais)*. São Paulo: Difel, 1975, 3.^a ed.

_____. *O tenentismo: acontecimentos, personagens, programas*. São Paulo: Difel, 1975.

_____. *O Estado Novo (1937 – 1945)*. Rio de Janeiro, São Paulo: Difel, 1977.

_____. *Movimento Operário no Brasil - 1877 - 1944*. São Paulo, Rio de Janeiro: Difel: 1979.

_____. *A República Nova (1930-1937)*. São Paulo: Difel, 1982.

_____. *O P.C.B. (1922 – 1943)*. São Paulo: Difel, 1982. *Vol. I*.

_____. *Brasil, Anos de Crise: 1930 - 1945*. São Paulo: Ática, 1991.

_____. *Socialismo e Anarquismo no Início do Século*. Petrópolis: Vozes, 1996.

CATELLI JR., Roberto. *Brasil: do café à indústria. Transição para o trabalho livre*. São Paulo: Brasiliense, 1992.

COGGIOLA, Oswaldo e BILSKY, Edgardo. *História do movimento operário argentino*. São Paulo: Xamã, 1999.

COSTA, Emília Viotti. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998, 4.^a ed.

COSTA, Wilma P. *Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado apresentada à UNICAMP. Campinas: 1976.

D'ARAÚJO, Maria Celina. “Estado, classe trabalhadora e políticas sociais”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N. *O Brasil Republicano. O tempo do nacional estatismo: da Revolução de 1930 ao Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, vol. 2.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1971.

DECCA, Edgar S. *O Silêncio dos Vencidos*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

DECCA, Maria A G. *A vida fora das fábricas. Cotidiano operário em São Paulo, 1900-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *O cotidiano de trabalhadores na República. São Paulo – 1889 / 1940*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

DEL ROIO, José Luiz, (org.). *Trabalhadores do Brasil: imigração e industrialização*. São Paulo: Ícone, 1990.

DEL ROIO, Marcos T. *A classe operária na Revolução Burguesa. A política de alianças do PCB: 1928-1935*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1990.

DIAS, Everardo. *História das Lutas Sociais no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977, 2.^a ed.

DIAS, Márcio Augusto S. *Nos trilhos do silêncio: por dentro das estradas de ferro paulistas (1920 – 1940)*. Dissertação de mestrado apresentada à PUC-SP. São Paulo: 1993.

DOLLÉANS, Edouard. *Historia del movimiento obrero*. Buenos Aires: EUDEBA, 1960.

DULLES, Jonh W. F. *Anarquistas e comunistas no Brasil, 1900-1935*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.

ERICKSON, Kenneth P. *Sindicalismo no Processo Político no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

FARIA, Antônio Augusto, BARROS, Edgar Luiz de. *Getúlio Vargas e sua época*. São Paulo: Global editora, 1983, 2.^a ed.

FAUSTO, Bóris. *Trabalho Urbano e Conflito Social (1890 - 1920)*. São Paulo, Rio de Janeiro: Difel, 1976.

FERREIRA, Brasília Carlos. *Trabalhadores, Sindicatos, Cidadania. Os Trabalhadores na Era Vargas*. Santo André: Ad Hominen - Cooperativa Cultural da UFRN, 1997.

FERREIRA, Jorge Luiz. *Trabalhadores do Brasil: o imaginário do povo*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.

FONTANA, Josep. *História: análise do passado e projeto social*. Bauru: EDUSC, 1998.

FORJAZ, Maria Cecília S. *Tenentismo e política: tenentismo e camadas médias urbanas na crise da Primeira República*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. *Tenentismo e Aliança Liberal (1927-1930)*. São Paulo: Editora Polis, 1978.

_____. *Tenentismo e Forças Armadas na Revolução de 30*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.

FREDERICO, Celso. *Consciência operária no Brasil*. São Paulo: Ática, 1979, 2.^a ed.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1987, 22.^a ed.

GARCIA, Liliana B. R. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária, 1930 – 1940*. Dissertação de Mestrado apresentada à UNICAMP. Campinas: 1992.

GASPAR, Antônio Francisco. *Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875!.. 10 de julho de 1950!..* Sorocaba: s/ ed. 1950.

_____. *Pequeno histórico da Mayrink a Santos*. Sorocaba: s/ ed. 1962.

_____. *Vultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana. Esboço biográfico*. Sorocaba: s/ ed. 1958.

GIANNATTASIO, Gabriel. *Norma Jurídica e Movimento Operário: 1933 – 1963. A experiência dos trabalhadores ferroviários e rurais do município de Assis*. Dissertação de Mestrado apresentada à UNESP. Assis: 1993.

GOMES, Ângela de Castro. *A Invenção do Trabalhismo*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2.^a ed., 1994.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil: 1850 – 1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

HARDMAN, Foot & LEONARDI, Víctor. *História da Indústria e do Trabalho no Brasil*. São Paulo: Ática, 1991, 2.^a ed.

HOBBSAWM, Eric J. *Era das Revoluções. Europa, 1789 – 1848*. São Paulo, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998, 11.^a ed.

_____. *Era do Capital. 1848 – 1875*. São Paulo, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, 5.^a ed.

_____. *Mundos do Trabalho. Novos estudos sobre História Operária*. São Paulo, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 2.^a ed.

JOB, Vera R. *Tropas cargueiras na Hispano – América e no Brasil*. In “Tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil”. Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba, Secretaria Municipal de Cultura e Educação, 1997.

KENEZ, Kátia C. *Movimento operário em 1919, repressão e controle social*. Dissertação de mestrado apresentada à FFLCH-USP, São Paulo, 2001.

KOHOURY, Iara A. *As greves de 1917 em São Paulo e o processo de organização proletária*. São Paulo: Cortez e Autores Associados, 1981.

KOVAL, Bóris. *História do proletariado brasileiro: 1857 a 1967*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

LANNA Jr., Mário Cleber M. “Tenentismo e crises políticas na Primeira República”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N. (orgs.). *Brasil Republicano. O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, Vol. 1.

LEME, Dulce M. Pompeo C. *Trabalhadores Ferroviários em Greve*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986.

LÊNIN, Vladimir I. *Que fazer? As questões palpitantes de nosso movimento*. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. *Sobre os sindicatos [coletânea de textos]*. São Paulo: Editora Polis, 1979.

LINHARES, Hermínio. *Contribuição à História das Lutas Operárias no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977, 2.^a ed.

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. “Economia política do primeiro Governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N. *O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. O Brasil Republicano*; Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v. 2.

LOSOVSKY, A. *Marx e os sindicatos. Antologia de Marx e Engels sobre o sindicalismo*. Lisboa: Edições Maria da Fonte, 1974, 2.^a ed.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil: 1808 a 1930*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, 2.^a ed.

MAFFEI, Eduardo. *A Batalha da Praça da Sé*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984.

MAIO, Marcos C. e CYTRYNOWICZ, Roney. “Ação Integralista Brasileira: um movimento fascista no Brasil (1932 – 1938)”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N. *O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. O Brasil Republicano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v. 2.

MANFRIN JR, Moacyr. *Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: Um Modelo Previdenciário Exclusivo (1923 - 1933)*. Dissertação de mestrado apresentada ao IFCH-UNICAMP, Campinas, 1998.

MARTINS, Heloisa H. T. de Souza. *O Estado e a Burocratização do Sindicato no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1979.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. *Sindicalismo [coletânea de textos]*. São Paulo: Ched, 1980.

MATOS, Maria Izilda S. *Trama & Poder. Trajetória da indústria de juta*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1996, 3.^a ed.

MATOS, Odilon N. de. “Vias de Comunicação”, In ELLIS, Myrian, et al. *O Brasil monárquico*, tomo II: *declínio e queda do Império*. R. de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997 (*História Geral da Civilização Brasileira*, v. 4, t. 2). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
MENDES JR., Antônio e MARANHÃO, Ricardo. *Brasil História, texto e consulta*. Vol. 3: *República Velha*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

MORAES, João Quartim. *A esquerda militar no Brasil: da coluna à comuna*. São Paulo: Siciliano, 1994, vol. 2.

MOREIRA, Maria de Fátima S. *A organização do processo de trabalho: sua dimensão política na Estrada de Ferro Sorocabana (1920 – 1940)*. Dissertação de mestrado apresentada à FCL de Assis – UNESP. Assis, 1989.

MUNAKATA, Kazumi. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

NASCIMENTO, Benedicto H. *A ordem nacionalista brasileira: o nacionalismo como política de desenvolvimento durante o Governo Vargas, 1930 – 1945*. São Paulo: Humanitas/FFLCH-USP/IEB-USP, 2002.

NEVES, Lúcia Maria B. P. e MACHADO, Humberto F. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

PAES, Maria H. S. *O Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo: 1932 – 1951*. Dissertação de mestrado, Departamento de História, FFLCH-USP, São Paulo, 1979.

PAOLI, Maria Célia; “Os Trabalhadores Urbanos na Fala dos Outros - Tempo, Espaço e Classe na História Operária Brasileira” IN: LOPES, José Sérgio Leite (org.) *Cultura e Identidade Operária. Aspectos da Cultura da Classe Trabalhadora*. Rio de Janeiro: UFRJ - Marco Zero, 1989.

PENNA, Lincoln de Abreu. *República brasileira*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

PEREIRA, Astrojildo. *Ensaios históricos e políticos*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

PERROT, Michelle. *Os Excluídos da História. Operários, Mulheres e Prisioneiros*. São Paulo, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2.^a ed., 1992.

PESAVENTO, Sandra J. *A Burguesia Gaúcha*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

PINHEIRO, Paulo S. “O Proletariado Industrial na Primeira República”, IN: *História Geral da Civilização Brasileira*, sob direção de Bóris FAUSTO com relação ao período republicano. *O Brasil Republicano*, 2.^o vol. *Sociedade e Instituições (1889-1930)*, Tomo III. São Paulo, Rio de Janeiro: Difel, 1977.

PINHEIRO, Paulo S. e HALL, Michael M. *A Classe Operária no Brasil, 1889 - 1930*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

PRADO JR., Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1977, 20.^a ed.

REZENDE, Antônio. *História do Movimento Operário no Brasil*. São Paulo: Ática, 1990, 2.^a ed.

RICARDO, Octávio Gaspar de Souza. *Gaspar Ricardo Júnior: contribuições à sua gente. Edição comemorativa do centenário de seu nascimento, 1887 – 1987*. São Paulo: Senai-SP, 1987.

RODRIGUES, Edgar. *Socialismo e Sindicalismo no Brasil, 1675 – 1913*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1969.

_____. *Nacionalismo e cultura social, 1913-1922*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1972.

RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.

RODRIGUES, Leôncio M. *Conflito Industrial e Sindicalismo no Brasil*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1966.

_____. (org.). *Sindicalismo e sociedade*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.

_____. “Sindicalismo e Classe Operária (1930 – 1964)”. IN: FAUSTO, Bóris (dir.), GOMES, Ângela C. et al. *História Geral da Civilização Brasileira. T. III, v. 3: O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930 – 1964)*. São Paulo, Rio de Janeiro: Difel, 1977.

_____. “O PCB: os dirigentes e a organização”. IN: FAUSTO, Bóris (dir.), GOMES, Ângela C. et al. *História Geral da Civilização Brasileira. T. III, v. 3: O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930 – 1964)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

SAES, Décio. “Tendências do sindicalismo de classe média no Brasil: 1930-1964”, In: MORAES FILHO, Evaristo et al. *Trabalhadores, sindicato e política*. São Paulo: Global – CEDEC, s/d.

_____. “Classe média e política no Brasil: 1930 – 1964”. IN: FAUSTO, Bóris (dir.), GOMES, Ângela C. et al. *História Geral da Civilização Brasileira. T. III, v. 3: O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930 – 1964)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

SAES, Flávio A. M. *As ferrovias de São Paulo: 1870 – 1940*. São Paulo: Hucitec, INL, MEC, 1981.

- SANTA ROSA, Virgínio. *O sentido do tenentismo*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976, 3.^a ed.
- SANTOS, Carlos José F. *Nem tudo era italiano. São Paulo e pobreza (1890-1915)*. São Paulo: Annablume, 1998.
- SANTOS, Guarino Fernandes dos. *Nos Bastidores da Luta Sindical*. São Paulo: Ícone, 1984.
- SARTI, Ingrid. *Porto vermelho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- SEGATTO, José Antônio. *A formação da classe operária no Brasil*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.
- _____. *Breve História do PCB*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1989, 2.^a ed.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovia e Ferroviários. Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez, 1982.
- SIMÃO, Azis. *Sindicato e Estado. Suas relações na formação do proletariado de São Paulo*. São Paulo: Dominus Editora, 1966.
- SILVA, Hélio. *1934 A Constituinte (O Ciclo de Vargas – vol. VII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1969.
- SILVA, Paulo Celso da. *De novelo de linha à Manchester Paulista: fábrica têxtil no começo do século XX em Sorocaba*. Sorocaba: Projeto LINC, 2000.
- SILVA, Sérgio e SZMRECSÁNYI, Tamás. *História Econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores de História Econômica, Edusp e Imprensa Oficial do Estado, 2002, 2.^a ed.
- SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira. Origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto A. *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores de História Econômica, Edusp e Imprensa Oficial do Estado, 2002, 2.^a ed.
- THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. São Paulo, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989, 2.^a ed.
- _____. “Algumas observações sobre classe e ‘falsa consciência’.” IN: NEGRO, A. L. e SILVA, Sérgio (org.), *E. P. Thompson: As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Unicamp, 1998.

TOURON, Lúcia S. e LANDINELLI, Jorge E. *50 años del movimiento obrero uruguayo*. In: CASANOVA, Pablo G. (coord.) *Historia del movimiento obrero en la América Latina*. México-DF: Siglo Veintiuno editores, 1984, v. 4.

TROTSKY, Leon. *Concepção marxista do sindicato [coletânea de textos]*. São Paulo: Publicações da Liga Bolchevique Internacionalista, 2001.

TROYANO, Annez A. *Estado e sindicalismo*. São Paulo: Símbolo, 1978.

VARES, Luiz Pilla. *O anarquismo: promessas de liberdade*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 1992.

VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999, 4.^a ed.

VIANNA, Marly A. G. “O PCB, a ANL e as insurreições de novembro de 1935”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília A. N. *O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. O Brasil Republicano; v. 2*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

ZAIDAN FILHO, Michel. *O PCB (1922-1929): na busca das origens de um marxismo nacional*. São Paulo: Global Editora, 1985.

ANEXO 1

“O acordo entre a Estrada e o Sindicato”

I - A Administração desta Estrada só reconhece como representantes legais do Sindicato a fim da execução da lei de sindicalização:

- a) a Diretoria Executiva, arquivista, Bibliotecário e membros da Junta Consultiva;
- b) os seus Delegados regionais, um em cada uma das seguintes localidades: Barra Funda, Mayrink, Sorocaba, Botucatu, Assis, Itapetininga, Piracicaba, Santos e em outras localidades, quando o número de sócios residentes comportar uma Delegacia Regional. Os trechos da Estrada compreendidos nas zonas de ação dos Delegados Regionais deverão ser previamente delimitados e indicados por ofício da Diretoria do Sindicato à Administração da Estrada.

II – Somente à Diretoria Central do Sindicato, pelo seu presidente, como “órgão autônomo e representativo da classe”, “cabe direta e oficialmente dirigir-se à Diretoria desta Estrada” pessoalmente em audiência especial ou por ofício escrito.

Nas audiências, o Sindicato poderá fazer-se representar, não só pelo seu presidente, como também por este e outros membros da Diretoria e Junta Consultiva, quando necessário.

III – Aos Delegados Regionais dos locais acima indicados e de outras localidades, quando se de Delegacia, é permitido:

- a) afixar boletins, avisos e quaisquer comunicações de propaganda ou interesse sindical e educacional, depois de devidamente visados [sic] pelo Chefe de Serviço sob cuja jurisdição estiver (...) fazendo-se a afixação em lugar comum aos avisos oficiais ou nos lugares em que os Chefes de Serviços (...) julgarem conveniente.
- b) Será negado o visto [sic] aos documentos que forem julgados prejudiciais ao serviço e especialmente à disciplina, podendo os representantes ou delegado regional, quando não se conformar com essa resolução, recorrer, por intermédio da Diretoria Central do Sindicato, à Diretoria da Estrada.

IV – Da competência da diretoria do sindicato e dos delegados regionais em nomear representantes para acompanhar processos.

V – Não cabe aos delegados sindicais “tratar diretamente junto aos chefes de serviços e autoridades administrativas ou técnicas da Estrada”. Havendo problemas entre o sindicato e “qualquer funcionário da Estrada” os delegados devem encaminhar reclamações junto à diretoria do Sindicato e esta dirigir-se à Diretoria da Estrada.

VI – Os delegados sindicais regionais poderão obter de seus chefes de serviços (engenheiros residentes, inspetores, chefes de oficinas e depósitos) até 7 dias de afastamento com abono dos vencimentos por mês, quando solicitados por escrito pela diretoria do Sindicato, com passe livre por 7 dias. Qualquer outra concessão só pode ser feita pela Diretoria da EFS “mediante solicitação prévia feita, fundamentada, pela diretoria do Sindicato.

VII – Os delegados regionais do sindicato são como qualquer outro empregado da EFS, sem regalias além do item III, letra a.

VIII – À Diretoria do Sindicato, Junta Consultiva e Delegados Regionais não será permitido “acompanhar pessoalmente o andamento de processos dos sindicalizados”. “Entretanto, havendo reclamação justificada do interessado, poderá o presidente do Sindicato officiar nesse sentido à Diretoria desta Estrada”.

IX – “O presidente, tesoureiro, 1.º secretário, como outros membros da Diretoria do Sindicato, poderão ser postos, a juízo da Administração e por força desta circular, em disponibilidade remunerada.

A disponibilidade destes funcionários não prejudicará (...) seu direito de acesso regular nos cargos que exercem na Estrada”.

Os três membros citados da Diretoria receberão passes anuais.

São Paulo, 21 de maio de 1934.

Ass. Antônio Prudente de Moraes⁵²¹.

⁵²¹ *Nossa Estrada*, maio de 1934.

ANEXO 2

Os 30 itens de reivindicação elaborados durante a greve:

- 1) Aumento de salário proporcional:

Vencimentos até 200\$.....	30%
Vencimentos de 201\$ a 300\$.....	25%
Vencimentos de 301\$ a 400\$.....	20%
Vencimentos de 401\$ a 500\$.....	15%
Vencimentos de 501\$ a 600\$.....	10%
- 2) Cumprimento do decreto 19770 no que se refere ao reconhecimento do Sindicato pela Estrada à base de um acordo firmado entre as partes.
- 3) Descontos, em folhas de pagamento, de mensalidades, além das do Sindicato, da Cooperativa e demais contribuições devidamente autorizadas pelos ferroviários, com prestação de contas até o dia 10 do mês subsequente.
- 4) Férias.
- 5) Regulamentação do horário para cada categoria, obedecendo o critério das 8 horas, critério este adotado nos escritórios e nas oficinas.
- 6) Abolição completa do trabalho à empreitada na via permanente, dentro das oficinas e demais dependências.
- 7) Salário mínimo.
- 8) Construção de casas para os operários de acordo com o que dispõem os artigos 43 e 44, previstos no Regulamento da Polícia de Tráfego das Estradas de Ferro.
- 9) Pagamento com 50% de aumento para todo trabalho extra noturno.
- 10) Estabelecimento de horário para o pessoal da via permanente sem prejuízo das horas que gastarem da residência ao local de trabalho.
- 11) Suspensões nunca superiores a 3 dias; que além desse prazo, seja instaurado inquérito administrativo acompanhado pelo Sindicato.
- 12) Descanso dominical, com exceção do pessoal de Tráfego e Transportes, para os quais devem ser estabelecidas e respeitadas suas folgas correspondentes aos domingos.
- 13) Solução de todos os casos já pleiteados – e não solucionados – entre outros, os dos cabineiros e pintores e ainda o relativo à Cooperativa.
- 14) Pagamento integral das 8 horas ao pessoal de todas as categorias quando de prontidão dentro ou fora de sua sede.
- 15) Máximo de 208 horas de trabalho mensal, sem rebaixamento de salários por hora ou por outros meios.
- 16) Trabalho excedente a 208 horas mensais será considerado extraordinário e pago com aumento de 50%.
- 17) Extensão a todas as categorias do direito à diária, quando no pernoite fora da sede.

- 18) Só se poderá entender dia de folga quando começado dentro da sede e não antes de atingi-la.
- 19) Aposentadoria compulsória e processada rapidamente para todas as categorias, a fim de que não seja prejudicado o direito ao acesso e seja este obrigatório dentro da mesma categoria, não sendo permitida a supressão de vagas.
- 20) Criação de quadros efetivos para os guarda-freios, pessoal de máquinas, truqueiros, portadores e trabalhadores de turmas.
- 21) Efetivação de guarda-freios com ordenado mensal de 220\$ e com o direito a acesso regular ao cargo de chefe de 3.^a classe.
- 22) Criação de duas categorias de guarda-freios, conforme seriam – em trens de carga e passageiros, ficando os que servem em trens mistos, classificados como bagageiros.
- 23) Os guarda-freios que eventualmente substituírem chefes de trens, ganharão os vencimentos até regressarem à sua sede.
- 24) Agasalho e conforto ao pessoal de trem em geral, assegurando-lhes condições de higiene nos postos de pernoite e viagem, devendo todos os trens conduzir um carro ‘caboose’ para o chefe, que assim estará abrigado para fazer a escrituração.
- 25) Escolha pelo chefe de trem de seus auxiliares, uma vez que eles são os responsáveis pela guarda de transportes e valores.
- 26) Não devem ser computadas nas férias as folgas semanais e sempre devem ser considerados na contagem delas o critério de 8 horas.
- 27) Extensão ao pessoal de trem do direito de ser apontada uma hora antes e uma hora depois da chegada de qualquer trem.
- 28) A admissão em qualquer quadro de empregados não deve prejudicar de modo algum os direitos adquiridos dos trabalhadores, tal como acontece atualmente nas oficinas de Sorocaba.
- 29) Fornecimento gratuito de farda e boné.
- 30) Retorno do companheiro Armando Laydner, da Caixa de Aposentadorias e Pensões, para o seu antigo lugar na IV Divisão, do qual foi inteiramente afastado⁵²².

⁵²² Apud., Maria de Fátima S. MOREIRA, *op. cit.*, pp. 172-175.