

Dossiê:
Práticas Sociais

Ferroviários em greve: relações de dominação e resistência na RVPSC

Claudia Monteiro*

Como um dos primeiros grandes núcleos de trabalhadores assalariados no Brasil, as ferrovias foram escolas na formação de uma concepção capitalista de trabalho, um verdadeiro centro sistematizador e divulgador da realização da produção em moldes tayloristas, experimentando e reinventando novas técnicas para controlar não somente o ambiente interno à ferrovia, mas também atingir práticas cotidianas dos trabalhadores, como hábitos, festas, famílias, associações, etc.¹ É importante ressaltar que o controle e a racionalização do trabalho foram

* Professora do Departamento de História da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), Campus de Irati, mestranda em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Este artigo é parte dos resultados da pesquisa de mestrado, intitulada “Fora dos Trilhos”: Experiências da militância comunista na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (1934-1945).

¹ Este tema foi analisado por vários pesquisadores, entre outros podemos citar: SEIGNINI, Liliane R. P. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982; RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985; MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovias e ferroviários: a politização do processo de trabalho (1920-1940)*. *Revista História*, São Paulo, v.9, n.9, 1990, pp. 23-37; HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma*. São Paulo: Cia das Letras, 1991; HARRES, Marluza M. *Ferrovários: disciplinarização e trabalho*. VFRGS 1920-1942. Porto Alegre: 1992. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Rio Grande do Sul; CANDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926)*. *Trajetos: Revista de História UFC*. Fortaleza, v.1, n.2, 2002. pp.83-101; MAIA, Andréia Casa Nova. *Encontros e despedidas – trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais*. *História*, São Paulo, n. 21, 2002, pp. 129-161.

programas e não propriamente operações, pois a implantação destes projetos tinha como obstáculo uma ampla resistência dos ferroviários, demonstrando suas insatisfações sobretudo pela organização de greves.

A vida, o trabalho e as primeiras greves nas ferrovias do Paraná

Perto dos trilhos as crianças brincavam e as mulheres nas janelas olhavam o trem vir e partir, os velhos e os novos se reuniam para conversar; as estações do trem abrigavam passageiros ansiosos e famílias carregadas de bagagens e os trabalhadores dependiam do trem para cumprir suas jornadas, pois os trilhos ligavam vários pequenos lugarejos com os centros maiores. Cidades inteiras cresciam em torno do complexo ferroviário... Este é um mundo que hoje se perdeu, aqueles espaços salpicados de gente no passado se transformaram em estações abandonadas, lugares fantasmas, calmaria sem vestígios do antigo burburinho.

Se a ferrovia fazia parte da vida urbana para o ferroviário era parte fundamental da sua própria vida. Afinal, o aprendiz começava muito cedo a trabalhar, mas antes disso os meninos que brincavam nos pátios das estações, filhos de ferroviários moradores das vilas operárias, já sabiam o que queriam ser quando crescer, assim clãs se formavam e diferentes gerações seguiam a mesma profissão, pois na época ser ferroviário era sinal de uma vida digna e segura, diferentemente das demais profissões que os “de baixo” tinha como possibilidade de escolha. Podemos dizer que havia um processo de formação de uma “cultura ferroviária” constituída por um mecanismo de contrastes, de afirmação de diferenças e de reconhecimento das igualdades decorrentes de alguns fatores do trabalho. É importante salientar que frente a esses fatores foi edificado um sentimento identitário de pertença a um grupo com características próprias, ou seja, o “ser ferroviário”.

De acordo com Andréa Casa Nova Maia, o ferroviário quase não tinha residência fixa, principalmente o maquinista; sua casa era próxima aos trilhos e seus filhos

também cresciam participando de seu trabalho; o tipo de serviço, que demandava atenção redobrada, regulado por um sistema disciplinar semelhante ao serviço militar, também o diferenciava das outras categorias.² Estes fatores ajudavam ainda a criar, além de uma identidade entre os trabalhadores, entidades, associações e sindicatos. A categoria dos ferroviários foi uma das primeiras no Brasil a se organizar em grandes movimentos grevistas em um momento da história brasileira em que a mão-de-obra escrava ainda era preponderante.³ Este fato demonstra a precocidade de sua capacidade organizativa. A ferrovia inovou as relações de trabalho no país já em meados do século XIX, pois em sua construção foram utilizados, quase exclusivamente, operários livres. A política para a implantação das estradas de ferro, em 1852, proibia a utilização do braço escravo nos trabalhos da estrada. A lei n. 641, de 26 de junho de 1852, expressava esta proibição:

A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiro, participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais.⁴

Operários “livres” em uma sociedade escravista construíram milhares de quilômetros de estrada de ferro em todo o Brasil; a partir desta data, e nos trinta anos seguintes, o trabalho foi intenso e poucas províncias não possuíam ao menos uma ferrovia até o fim do Império. A construção e o funcionamento da ferrovia exigiram o recrutamento de milhares de trabalhadores com um regime de trabalho diferenciado. No entanto, seria ilusão pensar que as

² MAIA, Andréia Casa Nova. Op. cit., p. 131.

³ A primeira greve que se tem notícia entre os ferroviários ocorreu em 1863 na Estrada de Ferro D. Pedro II. Foi de tal amplitude que o governo foi obrigado a enviar para a cidade um reforço de quatrocentos soldados da Guarda Nacional. Id. ibidem, p. 145-146.

⁴ Lei n.641, de 26 de junho de 1852, apud. MAIA, op. cit., p. 142.

condições de vida e de trabalho eram muito melhores do que a dos escravos. Importante destacar, neste artigo o longo processo de formação dos movimentos grevistas dos ferroviários, que na resistência diária conseguiram, mesmo com muitas derrotas no caminho, reverter estas duríssimas condições de trabalho e lutar efetivamente por seus direitos.

No Paraná, a construção do trecho pioneiro, ligando o porto de Paranaguá à área central de Curitiba, foi iniciada no dia 20 de janeiro de 1880, e terminada cinco anos depois. Foi considerada uma das mais difíceis obras de engenharia do mundo, no século XIX, possui 110 quilômetros de trilhos assentados, 13 túneis escavados na rocha, o maior com 420 metros de comprimento, 41 pontes e viadutos com estrutura metálicas para vencer mais de 900 metros de altitude da Serra do Mar. Por causa da magnitude da serra que a ferrovia deveria escalar, “foi necessário procurar caminhos entre grotas, abismos, desfiladeiros e rios, com vales profundos, exigindo a construção de viadutos, pontes, túneis e muros de arrimo”.⁵ Cerca de 9.000 operários foram arregimentados para a construção, número significativo se comparado com a população de 24.553 habitantes da Curitiba de então.⁶ Não temos a contabilidade de quantos trabalhadores morreram neste empreendimento, mas, levando em consideração as condições técnicas e de segurança de trabalho da época, devemos supor que não foram poucos os que perderam suas vidas nos abismos profundos da Serra do Mar paranaense. Estes trabalhadores padeciam com a insalubridade, a fome, as doenças e os acidentes, com o agravante de ser um trabalho executado em desfiladeiros: a vinda do “progresso” ao Paraná deve ter custado muitas vidas.

Muitos dos ex-trabalhadores da construção da estrada de ferro foram viver na capital paranaense. Lá engrossavam a multidão de marginalizados, compostos de imigrantes pobres, negros, mestiços, todos também desempregados e desocupados. O retrato da cidade de Curitiba no começo do

⁵ MONTEIRO, Nilson. *FERROESTE: o novo rumo do Paraná*. Curitiba: FERROESTE, 1994, pp.20-21.

século XX é o resultado destas profundas contradições sociais evidenciadas no discurso da necessidade de modernizar e urbanizar a cidade:

Reurbanizar a cidade, alargando ruas, criando amplas praças, implicou em expulsar para fora da cidade toda uma forma de existência mal-cheirosa e miserável metida nos velhos casarões de madeira. Foi preciso limpar a cidade de uma multidão, foco de marginalidade e agitação [...]. Era a massa inconstante dos desempregados da Estrada de Ferro, das fábricas de mate que faliam, das colônias de imigrantes que, abandonadas, enchiam a cidade de homens e mulheres famintos.⁷

A excessiva exploração do trabalho, em particular a dos imigrantes que se destinavam à construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, tem como conseqüência levas de desempregados vagando pelas ruas de Curitiba.⁸ Dos milhares de trabalhadores arregimentados para a construção da ferrovia, muitos se marginalizaram na capital paranaense, outros devem ter se envolvido com revoltas, como a do Contestado, no interior do Estado. Alguns tiveram sorte melhor e foram efetivados na ferrovia como trabalhadores da manutenção dos trilhos, das oficinas e da locomoção, mas os levantes dos operários empregados na Estrada de Ferro expressam que também havia descontentamento entre estes.

A primeira greve que se tem notícia no Paraná, após a proclamação da República, foi realizada pelos ferroviários, por aumento de salário, na cidade de Paranaguá, em 1892. Em um levantamento sobre as greves ocorridas no período da República Velha (1892-1930), realizado por Alcina de Lara Cardoso e Silvia Pereira de Araújo,⁹ a categoria dos ferroviários é a que mais aparece nos noticiários:

⁶ Id. *Ibidem*, p.20.

⁷ RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985, p.52.

⁸ Id. *Ibidem*, p.65.

⁹ ARAÚJO, Alcina de Lara & CARDOSO, Silvia Pereira. *1º de maio: cem anos de solidariedade e luta (1886-1986)*. Curitiba: Beija Flor, 1986, pp. 30-43.

TABELA I

GREVES NO PARANÁ (1892-1930)			
ANO	CATEGORIA	REIVINDICAÇÕES	LOCAL
1892	Ferrovários	Aumento salarial	Paranaguá
1900	Empresa de saneamento	Aumento salarial	Curitiba
1901	Ferrovários	Aumento salarial	Curitiba
1902	Operários de fábrica de beneficiamento de erva-mate	Contra projeto de equiparação dos impostos sobre exportação da erva-mate beneficiada e cancheada	Curitiba
1904	Carroceiros	Aumento de preço da condução de carga	Paranaguá
1906	Sapateiros	Aumento salarial	Curitiba
1908	Trabalhadores na construção da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande	Atraso no pagamento	Trecho da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande
1909	Manifestação operária de maneira geral		Curitiba
1910	Alfaiates	Redução das horas de serviço e aumento salarial	Curitiba
1912	Estivadores	Aumento salarial	Paranaguá
1912	Barriqueiros	Aumento salarial	Antonina
1912	Empregados carregadores da Estrada de Ferro	Redução da jornada de trabalho e aumento salarial	Paranaguá
1913	Tipógrafos	Condições de trabalho	Curitiba
1913	Leiteiros	Início de novo regulamento	Curitiba

1913	Motoristas da South Brazilian Raylway	Aumento salarial	Curitiba
1917	Ferroviários	Falta de pagamento	Antonina
1917	Operários de maneira geral, ferroviários, empregados da Usina de Luz da Cidade	Solidariedade aos colegas grevistas de São Paulo e jornada de 8 horas, abolição de multa, impedimento de trabalho de menores, mulheres, etc.	Curitiba
1917	Operários da Fábrica de Cerveja Atlântica	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Operários da Fábrica de Fósforo Hurlleman	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Tipógrafos	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Telefonistas	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Padeiros	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Boleiros	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Ferroviários	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Ferroviários	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Ponta Grossa
1917	Operários do ramal de Itapema, da Empresa Matarazzo	Falta de pagamento	Antonina
1919	Ferroviários	Aumento salarial e redução de horas de trabalho	Curitiba
1919	Operários da fábrica de fósforo Pinheiro	Aumento salarial e redução de horas de trabalho	Curitiba
1919	Sindicato Força e Luz		Curitiba
1920	Ferroviários	Demissão de operários grevistas e contra a apropriação pela empresa da Caixa de Socorro dos operários	Curitiba

1920	Operários da Usina de Eletricidade	Aumento salarial, 8 horas de trabalho, abolição das multas	Curitiba
1920	Ervateiros	Solidariedade	Curitiba
1920	Fosforeiros	Solidariedade	Curitiba
1920	Motoristas de automóveis de praça (chauffeurs)	Solidariedade aos ferroviários	Curitiba
1920	Operários de indústrias cerâmicas	Aumento salarial, forma de trabalho e pagamento em dia	Colombo
1920	Operários moínhos Matarazzo	Aumento salarial	Antonina
1923	Pessoal da South Brazilian Raylway Company	Aumento salarial	Curitiba

FONTE: Jornais “Diário da Tarde” e “A Republica”, Curitiba, 1892-1930. Pesquisa Imprensa Operária no Paraná, Alcina de Lara Cardoso e Silvia Pereira de Araújo.

As reivindicações em sua maioria referem-se ao aumento salarial, mas os atrasos, a falta de pagamentos, a redução da jornada, a luta por melhores condições de trabalho e pela jornada de 8 horas, demonstra que ainda estava no início a luta dos trabalhadores. Eles precisavam fazer greves por questões básicas como o pagamento no fim do mês e a redução da jornada diária. A união a outras categorias e a adesão a movimentos grevistas nacionais, como a greve de 1917, eram também motivos para a deflagração da greve. As duas maiores greves ocorridas no Paraná, no período da Primeira República, em 1917 e 1919, foram protagonizadas pelos ferroviários, mas também envolviam outras categorias, como padeiros, telefonistas, tipógrafos e operários das fábricas.

A solidariedade entre as diversas categorias e a necessidade da luta conjunta dos trabalhadores motivou a organização da “Sociedade Protetora dos Operários”, ainda no

século XIX, no ano 1883. Em 1906, os sapateiros realizaram a greve que mais repercutiu na imprensa paranaense da época; como consequência desta paralisação foi criada no mesmo ano a Federação Operária Paranaense. Em 1919, outra entidade, a União Operária do Paraná, aglutinou grande número de associados e liderou diversas greves, inclusive a dos ferroviários ocorrida no ano de 1919.¹⁰ Os operários paranaenses procuravam, além de se organizarem localmente, também participar dos congressos nacionais. Em 1920, houve a maior participação de uma delegação paranaense no Congresso da Confederação Operária Brasileira (COB): As entidades operárias que representaram o Estado foram a União Ferroviária, a Internacional Operária da Southern Brazilian Railway (empresa de bonde urbano de Curitiba) e o Sindicato da Construção Civil. Nota-se que os ferroviários estiveram presentes desde as primeiras manifestações do movimento operário paranaense, pois era o maior e mais antigo núcleo de trabalhadores.

De acordo com Luiz Carlos Ribeiro, a greve de 1917, da qual parte dos operários da Estrada de Ferro aderiram, teve relações diretas com o movimento grevista ocorrido em São Paulo. As reivindicações reclamadas eram as mesmas: questão salarial, a regulação das horas de trabalho e contra a carestia devido à Guerra. Em Curitiba, os protestos tiveram início quando já estava praticamente extinta a greve em São Paulo. Do interior do Estado, vinham notícias de que quase todo o sistema de transportes ferroviário encontrava-se paralisado, mas o sucesso da greve foi afetado pela repressão policial prendendo as lideranças. A prática patronal de negociação direta e individualizada enfraquecia também o movimento. O patronato e a polícia não aceitavam a greve como uma forma de luta por reivindicações dos operários e a consideravam consequência da ação de desordeiros e arruaceiros. Isso não impediu que a greve geral, de 1917, se tornasse um fato novo na dinâmica das relações de classe no Paraná.¹¹

¹⁰ ARAÚJO, Alcina de Lara & CARDOSO, Sílvia Pereira. Op. cit., pp. 30-43.

¹¹ RIBEIRO, Luiz Carlos. Op. cit., pp.164-178.

A greve dos ferroviários, de 1919, em Curitiba teve uma configuração bem diferente daquela de 1917. A organização e as características gerais do movimento demonstram uma maturidade das lideranças que permitiram o sucesso quase integral dos trabalhadores. A questão da legislação trabalhista tomava conta dos noticiários internacionais, a vitória da Revolução na Rússia e a derrocada da fase liberal acentuavam a necessidade de se discutir as questões sociais, mas ainda por muito tempo persistiria a idéia de que os trabalhadores brasileiros eram contaminados pelos maus elementos estrangeiros, por isso era necessário regular a política migratória e agilizar a organização de leis trabalhista de proteção ao assalariado. Estas mudanças no cenário determinaram a necessidade de se criar em Curitiba espaços para “educar” o trabalhador e ampliar sua cidadania. Em 1919 ocorre a fundação da União Operária do Paraná (U.O.P.). Para Luiz Carlos Ribeiro, o discurso desta instituição representava uma “reordenação da dominação”, ou seja, não se tratava mais, na sua concepção, de negar a ordem capitalista, mas, sim de ocupar espaços que o próprio desenvolvimento capitalista criado pela necessidade que tinha de se conciliar com o trabalho, abandonando assim, as bandeiras anarquistas.¹²

A União Operária do Paraná pregava a disciplina rígida e a moral elevada entre os trabalhadores para que fossem reconhecidos como classe. Mas mesmo assim, os operários continuavam sendo acusados quando ocorria algum ato de vandalismo como o noticiado pelo jornal *Diário da Tarde*: na Estrada de Ferro, após a companhia despedir mais de 1.800 operários e se recusar a pagar dois meses de salário, houve assalto a um trem que, saindo de Ponta Grossa, dirigia-se a São Paulo. Havia suspeitas de que os ladrões fossem operários agindo em represália.¹³

Embora a ênfase recaísse sobre a negociação, a União Operária do Paraná não conseguiu evitar a deflagração da greve dos ferroviários. As atitudes “pacíficas e ordeiras” dos

¹² Id. *Ibidem*, p. 191.

¹³ *Jornal Diário da Tarde*, 28/05/1919.

grevistas provando que o operariado já havia adquirido o “comportamento civilizado”, demonstra a influência da U.O.P. sobre o movimento. Mas o que importa, aqui, não é caracterizar o movimento de acordo com as tendências ideológicas ou se em Curitiba a greve de 1919 foi pacífica e organizada, diferentemente de São Paulo, onde os anarquistas ainda eram preponderantes. O importante é mostrar que a greve não foi responsabilidade unicamente da U.O.P. e tinha raízes nas experiências de classe dos ferroviários. Esta greve chegou ao fim com o atendimento de todas as reivindicações operárias e a “euforia” foi geral na categoria aumentando o prestígio da estratégia defendida pela U.O.P. No entanto, no ano seguinte, nova greve é deflagrada na categoria devido às retaliações e demissão dos operários grevistas e a apropriação da Caixa de Socorro dos operários. Além de Curitiba, outros dois núcleos importantes da ferrovia também paralisaram os serviços nas cidades de Ponta Grossa e Rio Negro. As relações entre os ferroviários e a empresa ainda eram permeadas pelo conflito e as discordâncias estavam longe de serem resolvidas de modo pacífico e consensual.

Estas greves tinham cada vez mais importância e poder de barganha na medida em que aumentava a importância e a dependência da economia aos setores de transporte. O setor de serviços (ferrovias e portos) foi estrategicamente o mais relevante, dele dependendo o funcionamento da economia agro-exportadora, assim como o que apresentava o maior grau de concentração de trabalhadores. Por este fator, os ferroviários e portuários tenderam a ser impor a partir da década de 20 e principalmente nos trinta, quando estas duas categorias se converterão no núcleo mais estável do sindicalismo brasileiro.

A greve de 1934

Em 1934, ocorreu a maior paralisação no Paraná até aquele momento: mais de 7.000 ferroviários da RVPSC. De imediato, em solidariedade, vários sindicatos de outras categorias se manifestaram em apoio, até mesmo paralisando seus trabalhos, como o Sindicato do Tráfego Marítimo e a

União dos Operários dos armazéns e trapiches da cidade de Antonina (PR). A reivindicação dos grevistas foi o aumento salarial e o cumprimento de uma portaria expedida pelo governo federal, em 1926, classificando os empregados nos serviços e cargos desempenhados.

Em outubro de 1934, no mês em que ocorreu a greve, as notícias dos jornais paranaenses destacavam as eleições para deputados estaduais e federais. Finalmente, a nação voltaria à normalidade democrática depois de quatro anos sob intervenção do desacreditado Governo Provisório. Discursos de candidatos, da direita integralista à esquerda comunista, disputavam as manchetes. Grandes comícios eram noticiados e a população se empolgava com a ida às urnas, agora sob um novo Código Eleitoral que garantia o voto secreto e o voto das mulheres. Vários líderes ferroviários estavam envolvidos intimamente nas campanhas, ligados principalmente ao Partido Reivindicador Proletário do Paraná (PRPP). O PRPP tinha sido criado naquele mesmo ano a partir da fusão do Partido Operário com o Partido Reivindicador Proletário.

Vários candidatos da legenda do Partido Reivindicador eram ferroviários que atuaram vivamente no movimento grevista, inclusive Altino Borba, que escreveu um pequeno livro, “7.000 ferroviários em greve”, relatando os acontecimentos de 1934.¹⁴ Outro indício da ligação do Partido Reivindicador Proletário aos trabalhadores da ferrovia é o fato do mesmo estar organizado em comitês municipais nas cidades onde havia grande concentração de ferroviários: Ponta Grossa, Curitiba, Paranaguá, Rio Negro e Antonina.

Os militantes ligados diretamente às organizações políticas, como o Partido Comunista do Brasil (PCB) e a Aliança Nacional Libertadora (ANL), também tiveram um papel de vanguarda na greve de 1934, articulando as insatisfações gerais dos trabalhadores a um discurso político com objetivos esclarecidos e estratégias de luta (organização em sindicatos, propaganda panfletária, assembleias, greves, etc). No

¹⁴ BORBA, Altino. *7.000 ferroviários em greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941.

inquérito administrativo realizado um mês após o fim da greve, os principais acusados como responsáveis e culpados pela paralisação eram, em sua maioria, militantes comunistas. Neste inquérito, foram punidos treze ferroviários: oito seriam presos um ano depois. Desses, somente três faziam parte da Comissão Pró-Aumento.¹⁵ Isso parece indicar que os principais agitadores não estavam na liderança formal do movimento.

Quanto ao encerramento da greve, embora os ferroviários não tivessem cedido às pressões da Rede, o advogado representante do Sindicato da Linha Itararé-Uruguaí, Orlando Nascimento, traíndo os ferroviários, assinou um acordo com os dirigentes da ferrovia decretando o fim da greve na cidade de Ponta Grossa. Como os líderes do movimento estavam concentrados em Curitiba não havia como reverter a situação. A greve terminou com uma traição. As notícias do jornal “Diário da Tarde”, dos dias seguintes destacavam o fato. Em Ponta Grossa, no dia 11 de outubro, foi realizado um grande comício como protesto e indignação contra o advogado que não foi encontrado pelas comissões de ferroviários para dar explicações. Neste comício, uma aglomeração de mais de 300 ferroviários assistiram aos discursos na Praça fronteira à estação.¹⁶

Os efeitos da greve se fizeram sentir rapidamente. No dia 16 de novembro de 1934, foi anunciado a dispensa de mais de 700 operários pela Superintendência, descumprido assim o acordo realizado entre o advogado do Sindicato e a Rede de Viação.¹⁷ Também um inquérito administrativo realizado no mesmo mês punia com suspensão vários operários envolvidos com a greve que tinham estabilidade e não podiam ser desligados definitivamente da empresa.¹⁸

Embora os ferroviários tenham sido traídos e punidos, o acordo firmado para a cessação da greve representava

¹⁵ Dossiê DOPS (Delegacia de Ordem Política e Social), pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395, DEAP (Departamento de Arquivo Público do Paraná).

¹⁶ Jornal “*Diário da Tarde*”, 12/10/1934.

¹⁷ Jornal “*Diário da Tarde*”, 16/11/1934.

¹⁸ BORBA, Altino. Op. cit., p. 178.

relativos ganhos das reivindicações dos grevistas. A Rede de Viação Paraná-Santa Catarina teve que reconhecer os Sindicatos de empregados e operários das linhas Itararé-Uruguaí, São Francisco e Paraná, como órgãos de colaboração entre os operários e a empresa. Estes representantes dos ferroviários da RVPSC, já no ano de 1934, reivindicavam direitos que só seriam garantidos por lei a partir da década de 1940, como por exemplo, o imposto sindical descontado em folha de pagamento.

As cláusulas firmadas demonstram que havia naquela época uma nova percepção nas relações de classe. Um dos primeiros atos do governo Vargas foi a criação do Ministério do Trabalho e de várias leis trabalhistas que só seriam consolidadas em 1943, com a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). O decreto de sindicalização de 1931 e a constituição de 1934 consagraram a competência do governo para regulamentar as relações de trabalho e a ideologia de harmonia, cabendo ao Estado exercer o papel de regulação e arbitramento.¹⁹ Mas a subordinação das instituições operárias devido à vinculação ao Ministério do Trabalho foi um projeto que nem sempre se efetivou na prática; os discursos relativos aos direitos são re-elaborados pelos trabalhadores. O domínio da lei transformou-se em lugar de luta: entre as classes subalternas este foi o meio de afirmar sua dignidade e seu lugar, por intermédio da “crença simbólica nos direitos” se constitui a própria expressão do espaço conquistado pelos setores populares, em sua luta pela justiça na sociedade brasileira.

A dominação e a resistência ocorrem simultaneamente; não só as lutas são repostas à dominação, mas também os projetos de controle e disciplinarização surgem como reação às lutas. As greves, a atuação classista dos ferroviários e a criação de normas de regulação do trabalho numa emergente sociedade de trabalhadores livres são processos relacionados entre si, inseparáveis. As mudanças nas relações trabalho-capital transformaram, sobretudo a

¹⁹ CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

cultura dos trabalhadores: se o controle do trabalho e o desenvolvimento econômico podiam ser planejados, o desenvolvimento da consciência social jamais poderia ser.

Arquivos Pesquisados

Museu do Trem de Curitiba (Pastas do Setor de Recursos Humanos).

Departamento Estadual de Arquivo Público – DEAP. (Acervo da Delegacia de Ordem Política e Social - DOPS).

Biblioteca Pública do Paraná – BPP. (Sessão de Documentação Paranaense).

Referências

ARAÚJO, Alcina de Lara & CARDOSO, Silvia Pereira. *1º de maio: cem anos de solidariedade e luta (1886-1986)*. Curitiba: Beija Flor, 1986.

BORBA, Altino. *7.000 ferroviários em greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941.

CANDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). *Trajetos: Revista de História UFC*. Fortaleza, v.1, n.2, 2002. pp.83-101.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma*. São Paulo: Cia das Letras, 1991.

HARRES, Marluza M. *Ferrovários: disciplinarização e trabalho*. VFRGS 1920-1942. Porto Alegre: 1992. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. Ferrovias e ferroviários: a politização do processo de trabalho (1920-1940). *Revista História*, São Paulo, v.9, n.9, 1990, pp. 23-37.

MAIA, Andréia Casa Nova. Encontros e despedidas – trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. *História*, São Paulo, n. 21, 2002, pp. 129-161.

MONTEIRO, Nilson. *FERROESTE: o novo rumo do Paraná*. Curitiba: FERROESTE, 1994.

RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985.

SEIGNINI, Liliane R. P. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982.

Ferrovários em greve: relações de dominação e resistência na RVPSC

Claudia Monteiro

Resumo: Neste artigo analisamos as principais greves realizadas pelos ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC), na primeira metade do século XX. Como parte integrante do processo de relações sociais de dominação e resistência, a greve é o resultado da articulação dos interesses dos ferroviários, a partir de experiências vividas em comum, por este motivo, o estudo sobre a greve nos permite vislumbrar diversas facetas do mundo do trabalho na ferrovia.

Palavras-chave: ferroviários, experiências, greve.

Abstract: In this article we analyze the main strikes carried out by the railroad workers of the Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC) in the first half of the 20th Century. As an integrant part of the process of social relations of domination and resistance, the strike is the result of the conjunction of the interests of the railroad workers from experiences lived in common, for this reason the study about the strike allows us to glimpse diverse characteristics of the world of the work in the railroad.

Key words: railroad workers, experiences, strike.

Artigo recebido para publicação em 01/03/2007

Artigo aprovado para publicação em 01/06/2007