

Extratos da memória ferroviária: “Nos bastidores da luta sindical”¹ da Sorocabana (1945-1964)

Extracts from the railway memory: “Behind the scenes of the union struggle” of Sorocabana (1945-1964)



BORGES, Thiago *

 <https://orcid.org/0000-0003-4571-8107>

ZAMPELLA, Natália **

 <https://orcid.org/0000-0002-1345-4592>

RESUMO: Este trabalho tem como objetivo articular depoimentos orais obtidos na X Semana de História (1988), promovida pelo Departamento de História da Faculdade de Ciências e Letras de Assis, com o livro de memórias de Guarino Fernandes dos Santos, a fim de apresentar um paralelo entre o desenvolvimento conjuntural da organização sindicalista brasileira e a luta sindical ferroviária da Sorocabana, entre os anos de 1945 a 1964. Os depoimentos, disponíveis no Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa (CEDAP) de Assis, manifestam experiências de vida na ferrovia, além de lembranças da luta sindical. A finalidade do trabalho foi investigar um aspecto da organização sindical ferroviária a partir de relatos orais, que carregam vivências e podem trazer novas contribuições para o debate histórico.

PALAVRAS-CHAVE: Sindicalismo; Memória; História Oral; Ferroviários.

ABSTRACT: This work has the objective of articulating oral testimonies obtained at the 10th History Week (1988), promoted by the History Department of the School of Sciences and Languages of Assis, and the memoirs of Guarino Fernandes, in order to present a parallel between the conjunctural development of the Brazilian Union organization and the Sorocabana Railway Union struggle, between the years 1930 to 1964. The testimonies, available at the Documentation and Research Support Center (CEDAP) in Assis, show life experiences on the railway, as well as memories of the union struggle. The purpose of the work was to investigate an aspect of the union dimension from oral depositions, which carries life experiences that can bring a new contribution to the historical debate.

KEYWORDS: Unionism; Memory; Oral History; Rail Workers.

*Recebido em: 05/10/2020
Aprovado em: 20/11/2020*

¹ Título homônimo ao livro de Guarino Fernandes dos Santos (1987).

* Graduando em História pela Unesp/Assis, Assis-SP. Bolsista Proex. Email: borges.campos@unesp.br

** Graduada em História pela Unesp/Assis, Assis-SP. Bolsista Pibic. Email: natalia.zampella@unesp.br



Introdução

A década de 1980 foi marcada pelo processo de redemocratização brasileira e por uma nova Constituição, além de ter sido o momento da inserção da História Oral no país (MEIHY, 2000). Na esteira desses acontecimentos, questões antes suplantadas pelo autoritarismo da Ditadura Militar, voltaram ao debate sob a égide da Democracia. O novo sindicalismo e as greves que dele emergiram são sintomáticos da ação cidadã finalmente alcançada. Neste contexto, a X Semana de História promovida pelo Departamento de História da Faculdade de Ciências e Letras de Assis, reuniu ferroviários para a realização do debate acerca da atuação política e militante que tiveram nas décadas passadas. Nesta ocasião, foram gravados os depoimentos de Ênio Marquesini, Álvaro Batista Gomes, Durvalino Roseiro, Norberto Ferreira e Guarino Fernandes, mediados pelo Professor Sérgio Norte. Esta documentação encontra-se na coleção “Movimento Operário de Assis – Memória Sindical” do Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa (CEDAP), da Unesp de Assis.

No presente trabalho, privilegiou-se como fonte as memórias de Guarino Fernandes, ex-presidente da União dos Ferroviários, militante sindical e assessor da FEPASA, cuja atuação gerou o livro de memórias *Nos bastidores da luta sindical* (1987), obra também consultada aqui. Pretende-se discutir a memória e a organização sindical² dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) entre os anos de 1945 e 1964. Balizados pelo debate conjuntural proposto por Marcelo Badaró Mattos em *Trabalhadores e Sindicatos no Brasil* (2008), discute-se quatro eixos da articulação sindical da EFS ao longo do trabalho: entre 1945-1946 a volta das lutas no processo de redemocratização; de 1947-1950 ocorre a repressão aberta no final do governo Dutra; entre 1951-1959 deu-se a reconquista das direções sindicais por setores mais combativos e o ressurgimento das greves; e, por fim, a década de 1960, marcada por grandes mobilizações.

A investigação faz parte do projeto Memória dos Trabalhadores de Assis, financiado pela Pró-Reitoria de Extensão Universitária e Cultura da Unesp, que visa manter ativa a construção de um banco de dados de História Oral do CEDAP. A coleção, iniciada em 1985 e em andamento com o projeto de 2020, tem o objetivo de produzir uma

² A articulação do movimento sindical brasileiro pode ser periodizada, ainda, em quatro momentos pré-1930, de acordo com Luís Werneck Vianna (1978), citado por Gabriel Giannattasio (1997): 1889, período em que a ação sindical é limitada e sem intervenção do Estado. Posteriormente, de 1889 a 1891, o Estado passa a intervir na “disciplinarização do mercado de trabalho” (GIANNATTASIO, 1997, p. 30). De 1891 a 1919, os sindicatos passam a ser regulamentado e suas lutas reconhecidas. Por fim, no período de 1919 a 1930, o governo passa a intervir de forma mais ativa nas condições de trabalho e em suas organizações reivindicatórias.

documentação sobre a memória do trabalho na região de Assis, bem como ter livre acesso para consulta de pesquisadores e da comunidade externa à universidade.

Sindicato da Estrada de Ferro Sorocabana: 1930-1940

A ascensão de Getúlio Vargas à posição de chefe de Estado provisório em 1930 foi um marco transformador na vida dos trabalhadores e trabalhadoras do Brasil. Ao apresentar, já em sua posse, um projeto reformista de cunho modernizador, influenciou diretamente as relações de trabalho³. Suas propostas, que previam a aceleração da industrialização do país, marcavam o início da ideia de superação do atraso econômico e social brasileiro pelo desenvolvimento industrial, como aponta Mattos (2008). Este processo dependia da diminuição das tensões sociais entre trabalhadores e empresariado e teve, por meio da mediação do Estado, a elaboração de um projeto político e ideológico de valorização do trabalho para sanar os conflitos e consolidar uma relação harmônica entre as duas esferas. Para tanto, foi criado, em dezembro de 1930, o Ministério do Trabalho Indústria e Comércio (MTIC), que passou a resguardar e gerir os direitos da classe operária e, a reboque, formular uma noção positiva do trabalhador – o motor das transformações sociais e econômicas – que pretendia empreender no país (AMARAL, 2019). É nesta conjuntura que o Estado deu início às primeiras medidas da legislação trabalhista.⁴

A partir das atribuições da legislação sindical, pelo Decreto Federal nº 19.770 (BRASIL, 1931), que instituía o modelo único de sindicato por categoria, e sob a tutela intervencionista do Estado, surgiu, em 24 de abril de 1931, o Sindicato dos Ferrovários do Estado São Paulo (SFESP), reconhecido em outubro do mesmo ano (NETO, 2006). O intuito dessa legislação era transformar as organizações autárquicas em órgãos burocráticos, desvinculando-as de suas bases sociais e suprimindo sua autonomia associativa. No entanto, pelo histórico agremiativo da categoria, em meados de 1932, houve a dissolução do SFESP e a criação de sindicatos por empresas, decisão tomada

³ No que diz respeito à ação sindicalista, houve um intenso silenciamento das forças organizativas independentes, justificado pela ação intervencionista e patrona do Governo de 1930. “A intervenção do Estado, produzindo uma identidade ‘de fora’, teria gerado uma classe trabalhadora cuja atuação política estaria condenada a vínculos com lideranças externas à classe” (GOMES, 2005, p. 24). Esta estrutura sindical, portanto, foi criada com o intento de desviar o proletário da luta de classes e levá-lo a canais políticos controlados (NETO, 2006).

⁴ De acordo com Marcelo Badaró Mattos, a legislação trabalhista, neste momento, era composta por quatro eixos: legislação previdenciária, que garantia seguridade social aos trabalhadores; as leis trabalhistas, que começaram a regular jornadas e condições de trabalho; a justiça do trabalho, que arbitrava os conflitos trabalhistas; e a legislação sindical, que instituiu o modelo de sindicato único (MATTOS, 2008).

pelos próprios ferroviários sindicalizados em assembleia.⁵ Dessa forma, foi fundado, em 26 de dezembro de 1932, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (SFEFS) e reconhecido em junho de 1933.

O SFEFS surgiu a partir da necessidade de atender às demandas específicas das realidades de cada empresa e, de certa forma, como aponta Neto (2006), eram submissos à estrutura corporativista. Embora essa estrutura tivesse o visível intento de controlar a ação sindical e a luta por direitos, ela foi rapidamente apropriada pelos trabalhadores e trabalhadoras (AMARAL, 2019), que souberam manejar a seu favor a conquista e a garantia plena de seus direitos sociais, fator demonstrado pelos cerca de quatro mil associados alcançados em maio de 1933.⁶ Neste sentido, relembra Guarino:

O sindicato se desenvolveu de uma certa maneira que assustou o governo, assustou as autoridades políticas da época. [...] O ferroviário, portuário marítimo, representavam as três categorias mais preponderantes na luta do trabalhador brasileiro. [...] Em trinta e sete o sindicato da sorocabana era considerado o maior sindicato da américa latina. Em cada sede social dos sindicatos de Botucatu, Assis, Sorocaba, nós já tínhamos escolas de curso de formação de profissionais de mecânica, curso de telegrafista, curso de costura. E em algumas delegacias nessa época nós já tínhamos até hospitais de cirurgia (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

Durante os oito anos de funcionamento do SFEFS, houve uma intensa manifestação social e política por parte dos ferroviários sindicalizados, bastante visível em sua articulação na greve de 1934, que envolveu milhares de trabalhadores das cidades associadas, e, também, à ascensão destes trabalhadores a cargos políticos.⁷ Esse primeiro momento de articulação do sindicato da Sorocabana é importante para que se possibilite o entendimento das bases que deram impulso, posteriormente, a outras organizações e formas de luta pela manutenção de seus direitos⁸.

⁵ De acordo com Adalberto Neto, a decisão pode ter sido tomada “diante do crescimento da organização e do vulto que o trabalho de militância tomava, sugeria e divisão para melhor organização” (NETO, 2006, p. 143).

⁶ A notícia sobre o número de associados foi repercutida pelo jornal *O Syndicalista: Órgão do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana* (NETO, 2006). *O Syndicalista*, Sorocaba, n.1, 01 maio. 1953.

⁷ “Essa força social do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana acabou por se traduzir também em força política, pois, para a Constituinte de 1934 os ferroviários elegeram o Secretário de seu Sindicato, o jovem Armando Avellanal Laydner como seu representante” Disponível em <<https://www.sorocabana.org.br/>>. Acesso em: 26 jun. 2020

⁸ Segundo Ângela Maria Carneiro Araújo “a política do Estado em relação à classe trabalhadora no pós-1930 visava a incorporação, sob controle, destas classes e não a sua exclusão” (ARAÚJO, 2002, p. 30), o que implicava uma luta por benefícios dentro da ordem estabelecida, ou seja, um corporativismo inclusivo. Neste sentido, o SFEFS desenvolveu-se dentro de um espectro político que tolerava reivindicações na mesma medida em que as controlava, fazendo com que o sindicato alcançasse um nível de organização elevado durante os anos 1930, como relata o Sr. Guarino.

De acordo com Giannattasio (1997), a ditadura do Estado Novo (1937-1945), do ponto de vista da legislação trabalhista, não trouxe modificações profundas. Exceto pelo Decreto Lei nº1.402 de julho de 1939, que regulou a oficialização dos sindicatos a partir de seis prerrogativas⁹ (BRASIL, 1939). Dessa forma, passa-se à unicidade sindical por categoria, com a abolição do pluralismo por empresas, obtida em 1934 (GIANNATTASIO, 1997). Em resistência, o SFEFS tomou iniciativa e convocou um congresso em 1940, na cidade de Campinas, visando à união de todos os trabalhadores ferroviários do Estado de São Paulo, por meio da União Geral dos Trabalhadores (UGT), fato que foi reprimido antes mesmo de ter acontecido. No mesmo ano, alegando que a mobilização em prol da UGT feria a legislação, o SFEFS deixou de ser reconhecido como um sindicato oficial, transferindo seus bens para a Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Sorocabana.

Entre a oficialização e o fechamento do SFEFS em 1940,¹⁰ os ferroviários conseguiram alcançar alguns direitos que foram listados pelo Sr. Guarino. “Jornada de oito horas de trabalho, pagamentos de horas extraordinárias, férias proporcionais ao período de trabalho, passes com 75% de desconto aos ferroviários, fornecimento de uniformes” (SANTOS, 1987, p. 20) entre outras vitórias. Além dessas conquistas trabalhistas durante o período de atividade sindical, os ferroviários conseguiram “reunir um valioso patrimônio que, de acordo com seus estatutos, passou a ser propriedade da Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana” (SANTOS, 1987, p. 20).

Criada em 1938, essa cooperativa foi uma solução que os ferroviários encontraram, acuados pela ditadura do Estado Novo, para salvar seu patrimônio por meio de vias legais. O Sr. Guarino comenta:

No seu fechamento, os ferroviários, preocupados. Eles criaram paralelo em trinta e oito, trinta e nove a Cooperativa de Consumo dos Ferroviários, porque eles sabiam que o estatuto do sindicato, no seu fechamento, era obrigado a passar os seus bens moveis e imóveis a uma entidade associada, de caridade etc. então criou-se a cooperativa e o sindicato numa assembleia histórica passou seus bens móveis e imóveis a cooperativa pra salvar o seu patrimônio. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

⁹ 1 – Registro das associações e sindicatos; 2 – Estatuto uniformizado estabelecido 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. (NETO, 2007, p. 30).

¹⁰ De acordo com as disposições gerais do Decreto-lei nº 2.353 de 1940, Art. 48 e 50 a SFEFS deixou de ser reconhecida como sindicato oficial por não ter registro de associação profissional de primeiro grau reconhecida na forma da lei. Neste caso, a palavra “sindicato” é privativa, minando outras formas de organizações agremiativas autônomas com o mesmo fim (BRASIL, 1940).

Apesar da luta e da mobilização por parte dos ferroviários, o SFEFS findou em uma assembleia do dia 18 de novembro de 1940. Para ilustrar esse momento, o Sr. Guarino relembra em seu livro as palavras do então chefe de trem, Mathias Assunção: “podem fechar nosso sindicato, podem impedir que tenhamos nossa organização, mas jamais calarão nossas vozes, jamais impedirão que nós continuemos na luta para reconquistar o direito de termos nosso sindicato” (SANTOS, 1987, p. 21).

1945: A Retomada da Luta Sindical Ferroviária

Durante os anos que o sindicato permaneceu fechado, os ferroviários, sem o amparo legal do MTIC, passaram a se organizar em associações profissionais autônomas com o intuito de reorganizarem suas atividades. Sobre este fato, o Sr. Guarino comenta:

E de quarenta até cinquenta houve diversas criações de associações profissionais com intuito de criar o sindicato, numa luta incessante para criação do seu sindicato. Ela era rechaçada pela polícia, esmagada pelos órgãos governamentais, com prisões culminando com uma grande greve da sorocabana com 48 dispensados. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

“Iniciou-se na ferrovia um trabalho lento e exaustivo, mas de muita importância para a formação de um novo organismo capaz de revigorar a luta e reunir novamente os ferroviários” (SANTOS, 1987, p. 23) em torno da Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana, fundada em 1945. Numa conjuntura política de redemocratização e declínio do Estado Novo, esses organismos intersindicais passaram a ganhar mais espaço dentro da luta sindical, estimulados pelo Movimento de Unificação dos Trabalhadores (MUT), também criado em 1945. Como aponta Mattos, foi “nessa conjuntura, e aproveitando os ventos democratizantes, que as lideranças comunistas buscaram aliados fora das fileiras do PCB para criar uma organização intersindical à revelia da legislação” (MATTOS, 2008, p. 79). A atuação dos comunistas¹¹, ligados ao PCB ou não, é também lembrada pelo Sr. Guarino quando comenta sobre a organização política do período:

Só para conhecimento de vocês, em quarenta e sete, quando em quarenta e seis surgiu a nova constituinte, quarenta e sete então abriu as portas para a criação de novos partidos, idêntico agora. E o partido comunista brasileiro se organizou.

¹¹ Na perspectiva de Neto (2006), a experiência sindical dos ferroviários da Sorocabana no início dos anos 1930 foi de caráter oficialista e pouco revolucionária (NETO, 2006, p. 251). Entretanto, com a análise das conjunturas do pós-45, observou-se que as influências comunistas passaram a despontar no cenário local devido à efervescência política do contexto de “ensaio democrático”, apontado por Mattos. Essa influência deve-se a uma cisão entre os dirigentes da SFEFS: sindicalistas socialistas e oficialistas. No campo político, como demonstra Neto, a ligação entre ferroviários e a cidade de Sorocaba passa a ser posta como disputa eleitoral, tendo em vista o setor estratégico que a ferrovia representava no início do século XX.

Em quarenta e sete para quarenta e oito a eleição municipal em Sorocaba, onde a câmara municipal é de 18 membros, o partido comunista elegeu 17 vereadores, e a maioria era ferroviário (...) Então, aí você vê que já de quarenta e sete já tinha uma participação muito atuante do partido comunista na ferrovia como tem até hoje, eles tão bem fraquinhos, mas existe essa força atuante. Mas no nosso tempo o partido em si desenvolvia um trabalho de conscientização. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

Nessa luta por autonomia sindical e livre organização política, o MUT, aliado ao PTB, convocou, em setembro de 1946, o Congresso Sindical dos Trabalhadores do Brasil, o que levou “a criação da Confederação dos Trabalhadores do Brasil (CTB), seguindo formalmente uma linha de defesa da autonomia dos sindicatos frente ao Ministério do Trabalho, mas evitando a ruptura completa com as regras da CLT” (MATTOS, 2008, p. 80). Neste mesmo ano, a Associação Profissional dos Empregados da Estrada de Ferro Sorocabana conquistou o direito à semana inglesa (trabalho por cinco dias e meio com um dia e meio de folga), decretado pelo então governador de São Paulo, Adhemar de Barros.

Entretanto, essa retomada da luta sindical logo foi ceifada pelas forças repressivas do governo Dutra. No jogo político, a repressão foi sentida pelo PCB e CTB, cassados e postos na ilegalidade em 1947. Já na esfera estadual, os ferroviários da Sorocabana, organizados na Associação, deram início à greve por aumento salarial, o que não agradou o governo do Estado.¹² Como nos lembra Mattos, esse período foi marcado por uma conjuntura de repressão aberta, nos anos finais do governo Dutra (1947-1950), o que por sua vez minou a retomada da luta sindical. Portanto, apesar dos esforços por parte dos ferroviários em criar a Associação, a mesma, acabou fechada em 1948 com seu patrimônio público apreendido. “A polícia política montada na ditadura do Estado Novo continuou mantendo vigilância constante sobre organizações e militantes sindicais” (MATTOS, 2008, p. 82). Novamente, os ferroviários tiveram que esperar até 1951 para terem seu direito de sindicalização autônoma, quando Getúlio Vargas voltou ao poder, com a criação da União dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, cujo um de seus fundadores e vice-presidente foi o Sr. Guarino Fernandes dos Santos.

Criação da União dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana

A repressão aberta nos anos finais do governo Dutra marcou um período de diminuição da luta sindical, intensificado pelas “intervenções e pela aplicação da legislação que limitava, na prática, o direito de greve a situações excepcionais”

¹² Adhemar de Barros, então governador de São Paulo, dispensou 48 ferroviários em 1948, “aplicando a lei dos servidores públicos, classificando-os de incitadores da greve” (SANTOS, 1987, p. 28).

(MATTOS, 2008, p. 85). Somado a isso, o arrocho salarial e as reivindicações pela liberação dos sindicatos formaram um cenário político agitado, tendo como palco as eleições de 1950. “Em seu segundo governo, Vargas procurava destacar a continuidade da política social iniciada em 1930 e, para aprofundá-la, pedia o apoio dos trabalhadores” (MATTO, 2008, p. 86). Entretanto, o clima político da época era outro, a falsa representatividade criada pelos sindicatos oficiais começava a causar insatisfação por parte dos trabalhadores, principalmente pelas lideranças sindicais mais combativas ao sistema de patronato. A radicalização do discurso foi sentida por alguns setores sindicais ligados ao PCB, que passaram a renegar a “política de aliança com os trabalhistas, que haviam exercitado no fim do Estado Novo, e defendiam a atuação paralela aos organismos sindicais oficiais” (MATTOS, 2008, p. 87).

Os ferroviários da Sorocabana, acudados e sem sindicato, começaram a luta “pela criação de uma entidade que organizasse os ferroviários e terminasse com as desumanidades praticadas por Chafic Jacob¹³ e seus seguidores” (SANTOS, 1987, p. 29). Era o início da organização da União dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana que tinha como principal bandeira a saída de Chafic Jacob. Para tanto, foi mobilizada uma comissão, liderada pelos ferroviários João Batista Domene e Guarino Fernandes dos Santos, com o intuito de reunir-se com o então reeleito presidente, Getúlio Vargas. Nas palavras do Sr. Guarino:

São nessas condições que eu apareço na luta sindical ferroviária. Eu era moleque em cinquenta, eu já era ferroviário, entrei em quarenta e oito. E nós criamos uma comissão para ir falar com o presidente da República, em torno da criação do sindicato. E Getúlio Vargas respondendo a nossa solicitação dizia: “Vocês não podem ter sindicato, por esse e esse motivo”. Argumentava ele em nome do capitalismo selvagem. “Mas vocês podem criar uma associação”. Então nós viemos imbuídos com essa premissa de criação de uma associação e criamos a União dos ferroviários. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

No dia 13 de junho de 1951, a União foi criada. Novamente, os ferroviários conseguiram o direito à organização, porém, dessa vez, sem a tutela do Estado como mediador das reivindicações. Neste ponto, retomamos Mattos para compreender a conjuntura sindical do período: “Em meio aos movimentos contra o aumento do custo de vida e as greves, surgiram diversas entidades de caráter intersindical que teriam papel destacado na organização dos trabalhadores” (MATTOS, 2008, p. 88). O caráter autônomo dessa retomada sindical foi marcado pela criação de organismos que tinham

¹³ Chefe da Terceira Divisão, entre Iperó e Ourinhos, em 1951. Posteriormente, Chafic Jacob foi o presidente da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A) de 1979 a 1983.

como objetivo correr à margem da legislação em prol da liberdade sindical. Em São Paulo, o Pacto de Unidade Intersindical (PUI) foi criado logo após a greve dos 300 mil em 1953. Um ano antes, no Rio de Janeiro, foi criada a Comissão Intersindical Contra a Assiduidade Integral (Ciscai). Ambos serviram de modelos de articulação sindical que visavam à independência da luta trabalhista em relação ao aparato burocrático do Ministério do Trabalho. Neste sentido, o Sr. Guarino relembra a importância e autonomia da União:

E nós tínhamos uma vantagem, o sindicato é atrelado até hoje ao Ministério do Trabalho, tudo que ele faz ele tem que dar queixas ao ministério, o que é certo o que é errado, não pode fazer isso, pode. É o ministério que controla o sindicalismo brasileiro. A legislação, o próprio estatuto do sindicato é regulado e atrelado ao ministério, as decisões coletivas ainda é, as premissas ainda é está dentro da CLT que ainda é regulada pelo ministério (...) A União como órgão civil, associação civil, ela não tinha que dar satisfação para ninguém. A hora que a gente resolvia brigar, a gente brigava feio sem se preocupar com o Ministério do Trabalho. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988).

A União, ao longo dos 626 km de linha férrea da Sorocabana, conseguiu alcançar um nível de organização invejável. Em dois anos, houve a criação de delegacias em Assis, Sorocaba, Botucatu e São Paulo. Essas delegacias tinham como objetivo organizar e unir as forças de trabalho para a conquista de suas reivindicações. Como relatou o Sr. Guarino em seu livro, as primeiras negociações foram: “a volta dos dispensados de 1948, aumento de salários, macacões, luvas, cabozo¹⁴ para o pessoal de trens, reestruturação nas carreiras, cujo quadro não atendia a realidade da época” (SANTOS, 1987 p. 34). A organização da União também é lembrada em seus depoimentos:

Baseava-se a nossa organização por delegados de trabalho, por sessão de trabalho. A gente se preocupava em cada setor de trabalho. Aqui em Assis, por exemplo, tinham delegado na estação, um delegado no depósito, outro na sessão elétrica, no torno. E a gente reunia os delegados, traçava os planos de luta, de reivindicações e partia para a conquista (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988).

Da União ao Golpe: 1951-1964

A última conjuntura apontada por Mattos, descrita pelo autor como “A fase da retomada das direções sindicais por setores mais combativos e de ressurgimento das greves do início dos anos de 1960” (MATTOS, 2008, p. 78.), no campo sindical dos ferroviários da Sorocabana, entrou em diapasão com o próprio crescimento da União.

¹⁴ Vagões especiais, com duas frentes iguais, bancos e local para que os chefes de trem fizessem seus relatórios (SANTOS, 1987, p. 2).

Como relembra o Sr. Guarino: “A nossa União cresceu e se organizou como um verdadeiro órgão sindical” (SANTOS, 1987, p. 38). Entretanto, é necessário fazer uma distinção entre a conjuntura sindical nacional e a regional. No campo nacional, como já citado previamente, a conjuntura sindical foi marcada pela volta das greves e mobilizações até início dos anos 1960. Já no campo regional, mais precisamente no estudo proposto, os ferroviários da Sorocabana passavam por um momento de ascensão da sua organização intersindical, ao mesmo tempo em que travaram lutas internas com governadores estaduais pela livre administração da ferrovia.¹⁵

Com a posse de Juscelino Kubitschek em 1955, o Brasil passou a enfrentar profundas mudanças socioeconômicas, principalmente em setores estratégicos para a consolidação da indústria nacional. Mattos analisa que esses “incrementos extraordinários em alguns setores” acabaram por produzir as contradições que levariam a um clima de instabilidade até os anos finais de 1950.¹⁶ Com perdas salariais e taxas inflacionárias atingindo 52,1% em 1959, o clima de instabilidade aumentava e na categoria ferroviária não foi diferente. Já sob o governo estadual de Carvalho Pinto a União foi à luta. Em maio de 1959, a mesma começou a promover assembleias gerais ao longo da linha férrea culminando numa grande concentração marcada para o dia 28 de junho de 1959, em Sorocaba¹⁷.

O ano de 1959 representou um amadurecimento político por parte dos ferroviários da Sorocabana. Após a ameaça de greve e com as reivindicações atendidas, a União, enquanto órgão civil, “passou a ser, de fato, a única entidade que a classe reconhecia e em que confiava” (SANTOS, 1987, p. 68) graças ao trabalho de conscientização e descentralização que o Sr. Guarino tanto defendia:

Enquanto nós não tivermos a preocupação de levarmos a conscientização do proletariado, não só na sua luta reivindicatória, porque não da solução a caminho nenhum para ninguém. Que nós sabemos que o regime capitalista é uma luta inglória, porque você luta para o aumento, vem aumento de carestia, luta por mais um aumento vem mais carestia. É círculo vicioso, porque nós só participamos do processo econômico, sindicalismo de retificações específicas da categoria. Ninguém se preocupou de participar efetivamente do processo

¹⁵ Guarino Fernandes comenta que “até aquela data, a administração da ferrovia estava atrelada a política dos compadres, dos chefes políticos. Os ocupantes dos cargos importantes da hierarquia ferroviárias eram indicados pelo governador e seus cupinchas; não havia uma seleção técnica racional. Bastava pertencer ao PSP e, principalmente, ser fiel a Adhemar” (SANTOS, 1987, p. 41).

¹⁶ “O salário mínimo, que nos primeiros anos do governo JK atingiram o mais alto patamar de sua história, chegava em queda a 1960, com valor próximo ao de 1954” (MATTOS, 2008, p. 90).

¹⁷ Nessa ocasião, os ferroviários da Sorocabana se organizaram e impuseram ao governo estadual um prazo de 22 dias para que fossem atendidas as reivindicações, caso contrário, a greve dos ferroviários seria deflagrada no dia 22 de julho de 1959. Acuado, Carvalho Pinto marcou uma audiência no Palácio dos Campos Elíseos, em que a maior parte das reivindicações foram concedidas, incluindo o aumento salarial, reestruturação de carreiras, novos estatutos e novos regulamentos de promoções (SANTOS, 1987).

político brasileiro dentro dos partidos políticos. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

Apesar da vitória na conjuntura sindical regional, o Brasil e os ferroviários já sofriam com a efervescência política do início dos anos 1960. A aparente calma logo se transformaria em tormenta. A inflação, que batia em 69% no segundo semestre de 1960, não dava sinais de queda ou de estabilidade. As forças golpistas, que já articulavam o golpe nos anos 1950, voltaram a ameaçar a democracia em prol dos interesses privados. Nesse cenário, a União dos Ferroviários passava a organizar uma série de assembleias e agitações ao longo da linha férrea, desencadeando a última grande greve de 1963.

“A Revolução Seria em Novembro e Não em Março”¹⁸

Após anos de lutas e reivindicações por melhorias nas condições de trabalho, os ferroviários, assim como outras categorias, chegaram ao ano de 1963 num cenário político conturbado após a renúncia de Jânio Quadros à Presidência da República e sob a constante tensão de forças golpistas que articulavam a saída de João Goulart. Para expor a questão sindical desse momento, Mattos salienta que, neste período, o índice de sindicalização entre a população economicamente ativa (PEA) era extremamente baixo, correspondendo a 6,11% no ano de 1960. Entretanto, a “regra geral de baixo índice de sindicalização tinha suas exceções, que comprovavam a possibilidade de alto grau de representatividade de algumas das direções de sindicatos” (MATTOS, 2008, p. 92). No caso da União, esse nível de representatividade foi notório durante seus anos de atividade, tendo como um marco a greve dos 18 dias.

Em 1963, após vencer as eleições para governador de São Paulo, Adhemar de Barros voltou ao poder. No mesmo ano, “após exigência dos ferroviários, designou, em 29/02/1963, uma comissão para revisar a reestruturação de cargos e carreiras” (SANTOS, 1987, p. 88). Nesse período, a inflação galopava a ritmo acelerado, o que por sua vez aumentava a carestia de vida, logo, os ferroviários também lutavam em paralelo por aumentos salariais, que não se renovavam desde 1961. Desta forma, um acordo foi firmado entre ferroviários e a direção da Estrada, que colocou em vigência a reestruturação de cargos e carreiras a partir de 1º de maio de 1963. O que não aconteceu. A administração, como aponta o Sr. Guarino, “procurava ganhar tempo. Estávamos em novembro e os acordos não estavam sendo cumpridos” (SANTOS, 1987, p. 88). Foi neste cenário em que “por recuos de compromissos já firmados e não cumpridos e devido as

¹⁸ Trecho do depoimento do Sr. Guarino no qual ele comenta sobre a greve dos 18 dias. Última greve ferroviária antes do golpe civil-militar de 1964.

irregularidades, desmandos e injustiças praticadas, que estourou a greve” (SANTOS, 1987, p. 89).

O Brasil, que nesse período já passava por um aumento significativo nos números de greve e mobilizações, assistia a mais uma greve se desenrolar, porém num setor estratégico fundamental, o transporte. Greve dos ferroviários da Sorocabana, paralisação de 700 mil operários em São Paulo, greve dos trabalhadores de transportes aéreos, entre outras, marcaram o ano de 1963. Sobre a greve e a conjuntura política do período, o Sr. Guarino relata:

A massa lutava pelas suas reivindicações, mas, paralelo ao nosso trabalho o governo se preocupava em estimular o movimento grevista no Estado de São Paulo para justificar um estado de autoridade, para justificar um golpe no país, como foi dado em sessenta e quatro. (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

Após dias de impasse entre o governo estadual e os grevistas, o então Ministro do Trabalho, Amaury Silva, foi a São Paulo conversar com os ferroviários e argumentou, segundo o Sr. Guarino, “que o país atravessava um tenso e decisivo momento histórico, havia muita gente interessada na desestabilização do governo João Goulart” (SANTOS, 1987, p. 89), propondo que os ferroviários voltassem ao trabalho. De acordo com o sr. Guarino:

Nós na verdade fomos um instrumento político na mão desse grupo de direita dessa greve de 18 dias. Por isso que nós voltamos atrás. A hora que nós tivemos consciência pelo ministério do trabalho de que a greve estava sendo um estímulo para o golpe de sessenta e quatro que devia ser em sessenta e três, devia ser na nossa greve se nós continuássemos. A revolução seria em novembro e não em março (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988)

Logo após essa conversa, os ferroviários da Sorocabana voltaram ao trabalho no dia 30 de novembro de 1963. Com o retorno as atividades, a administração da EFS, compilou 100 nomes que estavam ligados ao início da greve. Os mesmos “foram suspensos de seus serviços por 90 dias e convocados para depor em inquéritos administrativos” (SANTOS, 1987, p. 91), que acabaram sendo arquivados até o golpe civil-militar de 1964. Após o golpe, “43 valorosos companheiros foram enquadrados no Ato Institucional nº 1 e sumariamente demitidos sem nenhum direito, após trabalharem mais de 30 anos para a Estrada e o Estado” (SANTOS, 1987, p. 92). No caso do Sr. Guarino, então presidente da União dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, além de ser preso, teve seus direitos políticos cassados e respondeu a 15 processos civis e militares como responsável pelas greves. Essa coalizão de forças golpistas, de militares e do

empresariado brasileiro tinha como um dos primeiros objetivos o controle da força de trabalho e as organizações sindicais e intersindicais que lhes representavam.¹⁹ Logo, não demorou muito para a União ser fechada e “colocarem por três meses um pelotão de soldados à sua porta” (SANTOS, 1987, p. 99).

Considerações Finais

Essas reminiscências orais, coletadas na X Semana de História, atravessaram o tempo, espaço e suportes para serem utilizadas como matéria-prima no trabalho de reflexão sobre a história do sindicalismo ferroviário da Sorocabana, pois, “uma vez que a experiência de vida das pessoas de todo tipo possa ser utilizada como matéria-prima, a história ganha nova dimensão” (THOMPSON, 1992, p. 25). As gravações, que estavam em um suporte de fita magnética, foram digitalizadas e transcritas com o intuito de preservar a memória do trabalho na cidade de Assis, bem como a relevância do oeste paulista e sua malha ferroviária no decorrer do século XX.

Com o recorte cronológico proposto, nos embasamos nas lembranças do Sr. Guarino para compreender uma dimensão da luta sindical ferroviária. Da criação do SFEFS em 1932, passando pelo Estado Novo (1937-1945) e culminando no golpe militar de 1964, o Sr. Guarino nos oferece um panorama sindical impregnado de projeções e transferências que habitam as noções de memória sobre determinado processo histórico. Ao afirmar categoricamente que “a classe ferroviária era a vanguarda. Era em todo lugar a vanguarda” (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988), ou ainda, “a revolução seria em novembro e não em março” (Guarino Fernandes dos Santos, entrevista, out. 1988), em referência ao golpe de 1964, faz com que transpareça o imbricado jogo entre memória, identidade e sociedade. Ao longo do trabalho busca-se contribuir, a partir da argumentação histórica, com o enquadramento dessas lembranças (POLLAK, 1989), mostrando como o sujeito histórico é construído pelo tempo e matizado pela memória, operando uma relação tênue entre o que é lembrado e esquecido.

Referências

AMARAL, Deivison. *Por que o Ministério do Trabalho foi criado?* (Artigo). *Café História – história*. Publicado em 13 de maio de 2019. Disponível em: <https://www.cafehistoria.com.br/por-que-ministerio-do-trabalho-foi-criado/>. Acesso em: 26 jun. 2020.

¹⁹ “A repressão aos sindicatos mostrava bem o caráter da ditadura que se instalava. A articulação de militares com empresários ligados ao grande capital nacional e estrangeiro, apoiado pelos latifundiários e políticos conservadores, deu-se em torno da contenção dos avanços dos movimentos organizados de trabalhadores no campo e na cidade” (MATTOS, 2008, p. 101).

BRASIL. Decreto nº 19.770, de 19 de março de 1931. Regula a sindicalização das classes patronais e operárias e dá outras providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, RJ, 29 mar. 1931. Seção 1, p. 4801.

BRASIL. Decreto-lei nº 1.402, de 5 de julho de 1939. Regula a associação em sindicato. Diário Oficial da União, Poder Executivo, RJ, 07 jul. 1939. Seção 1, p. 16233.

ARAÚJO, A. M. C.. *Do Corporativismo ao Neoliberalismo: Estado e Trabalhadores no Brasil e na Inglaterra*. 1. ed. São Paulo - Boitempo Editorial: Boitempo Editorial, 2002.

GIANNATTASIO, Gabriel. *Tiranía da Norma: Estado e Movimento Operário*. 1. Ed. Londrina: Editora da Universidade Estadual de Londrina, 1997.

GOMES, Ângela Maria de Castro. *A invenção do trabalhismo*. 3. Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Trabalhadores e Sindicatos no Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MEIHY, José Carlos. *História Oral na América Latina*. em: *História Oral: desafios para o século XXI*. ALBERTI, V; FERNANDES, TM e FERREIRA, MM (Orgs). Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2000.

NETO, Adalberto C. de A. *Entre a Revolução e o Corporativismo: A experiência sindical da E. F. Sorocabana nos anos 1930*. 2006 (Dissertação de Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n.3, 1989, p. 3-15.

THOMPSON, Paul. *A Voz do Passado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VIANNA, Luís Werneck. *Liberalismo e sindicalismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

Fontes

COLEÇÃO Movimento Operário - Assis (Memória Sindical), 1985-1988. Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa (CEDAP). Assis, São Paulo, Brasil.

SANTOS, Guarino Fernandes dos. *Nos bastidores da luta sindical* São Paulo: Ícone Editora Ltda. 1987.