

A Experiência Ferroviária em Belo Horizonte: Fragmentos de Memórias de Trabalhadores da Rede Ferroviária Federal.

Diego Vales Deslandes Ferreira*

Abstract: *This paper intends to discuss the daily-life, the struggle for rights, forms of organization and the railroad workers achievements employed in the Rede Ferroviária Federal S. A between 1976 and 1996 in Belo Horizonte. The memories date back to decades of seventy until ninety, more the year of 1996, period of dismantling of the railroad net after the contract of concession of the railroad net to private companies was sigh, having as one of its maily consequences, besides the shutdown of a great number of tracks, the unemployment of many railroad workers. In this meaning, this paper also tries, trough the use of oral sources, to bring up the impacts of the privatization of RFFSA in the daily life of these workers.*

Keywords: Railroad workers, memory of work, fights for rights.

Resumo: Este trabalho pretende discutir o cotidiano, as lutas por direitos, as formas de organização, manifestação e as conquistas dos ferroviários que trabalharam na Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) entre 1976 e 1996 em Belo Horizonte. As memórias remontam principalmente os anos setenta aos anos noventa, mais precisamente 1996, período de consolidação da concessão das ferrovias nacionais a empresas privadas, tendo como uma das principais conseqüências, além da desativação de grande parte da malha ferroviária, o desemprego de inúmeros ferroviários. Neste sentido o trabalho também procura, através do uso de fontes orais, trazer a tona os impactos da privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. no cotidiano desses ferroviários.

Palavras-chave: Ferroviários, memória do trabalho, lutas por direitos.

1-Introdução

A criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1957 representou a existência da maior concentração de malha ferroviária do Brasil. Os trabalhadores dessa estatal, por sua vez, mantiveram-se mobilizados por melhores condições de vida e trabalho. Deste modo, estamos realizando um balanço dessa história-memória sobre trilhos. O presente trabalho tem como objeto de estudo a história dos ferroviários que trabalharam na RFFSA em Belo Horizonte entre os anos de 1976 e 1996.

* (Graduado em História pela PUC MG. Mestrando em Ciências Sociais pela PUC MG).

O marco inicial da nossa delimitação temporal para realização da pesquisa foi o ano de 1976, quando foi criada a Superintendência Regional Belo Horizonte (SR-2), divisão administrativa da RFFSA com sede na capital mineira. O marco final é o ano de 1996, período da assinatura do contrato de concessão do sistema ferroviário a empresas privadas. O procedimento metodológico utilizado é a pesquisa oral, tendo como enfoque as entrevistas temáticas. As fontes orais foram analisadas junto às fontes escritas e iconográficas como jornais, mapas e fotografias.

Nosso objetivo é estudar o cotidiano e as lutas dos ferroviários através de depoimentos que contemplem as seguintes experiências: as condições de trabalho; as principais formas de organização e manifestação da categoria; as conquistas; os instrumentos de repressão da empresa perante os empregados mais engajados politicamente e as novas relações empresa-empregado ao longo do processo de desestatização nos anos noventa.

As narrativas das experiências vividas pelos ferroviários exprimem saberes originados de um conjunto de fragmentos históricos, políticos e sociais dos trabalhadores. Em suas recordações, os narradores fornecem informações de histórias individuais e coletivas que expressam seu pertencimento de classe.

Um trabalho que se propõe ao estudo da memória dos ferroviários exige uma análise de seu cotidiano e de suas lutas políticas, elementos propulsores da formação de uma cultura ferroviária e fundamentais, portanto, para a discussão sobre o pertencimento de classe da categoria. A análise das narrativas se faz importante e necessária, pois a memória – tendo como sua principal forma de expressão as narrativas - é uma construção humana cujo principal papel é o de transmitir as experiências adquiridas pelos indivíduos ao longo do tempo e deste modo integrar-se ao cotidiano e dar-lhe significado.

As lembranças recuperam parte dos acontecimentos vividos e confirmam a existência de um passado. Para Delgado (2006), a memória é uma construção sobre o passado, atualizada no presente, em que o objetivo não se fundamenta somente no ato de recordar, mas, através da oralidade, na transmissão de experiências e no reconhecimento de um passado.

De acordo com estas narrativas, evidenciou-se, desde a fundação da empresa no anos cinquenta até a consolidação do processo desestatizador do sistema ferroviário nacional, uma grande quantidade de mobilizações da categoria ferroviária em Belo Horizonte - institucionalizadas ou não - nos locais de trabalho, refletindo as insatisfações

dos trabalhadores diante às condições de trabalho e vida. As assembleias, as reuniões, a formação de novas chapas para eleições sindicais, os boicotes, as sabotagens, os piquetes e as greves são formas de organização e manifestação políticas integradas ao dia-a-dia dos trabalhadores.

As formas de mobilização política dos ferroviários durante o período estudado, mesmo fora da estrutura sindical, nos anos de chumbo do período militar, revelam sua condição de atores da própria história. Esses indivíduos possuíam ações próprias; foram capazes de se organizarem autonomamente e de exprimirem escolhas políticas independentes, contrapondo as hipóteses sobre a passividade da classe trabalhadora e de sua susceptividade à cooptação do Estado ou do patronato. De acordo com Gomes “Ser cooptado excluía assim a relação de troca, esvaziando o sujeito da cooptação de qualquer poder (inclusive de ter suscitado a cooptação) e transformando-o em objeto que é, por definição, incapaz de negociação” (GOMES, 1987, 30).

Contudo, com a assinatura do contrato de concessão dos serviços de transporte da RFFSA para a iniciativa privada em 1996, iniciou-se um clima de medo e de certo silenciamento das reivindicações nos locais de trabalho, haja vista a imposição de novas relações de trabalho que amortizaram e coibiram as lutas ferroviárias mais efetivas. O temor dos trabalhadores era eminente à medida que seus companheiros, antes mesmo da assinatura das concessões, passaram a ser demitidos, aposentados antecipadamente ou substituídos por funcionários terceirizados.

As novas relações de produção desenvolvidas pelas concessionárias criaram um universo de trabalho cada vez mais individualista e fragmentado; o ferroviário se tornou cada vez mais desvalorizado por ser considerado uma parte da produção facilmente substituível. A modernização trazida pela iniciativa privada e seus novos instrumentos nas relações de trabalho provocaram o enfraquecimento dos laços sociais, das redes de solidariedade e a desarticulação das ações coletivas institucionalizadas ou informais.

2-A RFFSA: Constituição ao desmantelamento

A ferrovia é um dos mais importantes modos de transporte criados pelo homem para a locomoção de cargas densas, tanto em termos de mercadoria quanto de pessoas. Entretanto, é necessário que se possibilite o exercício de suas funções. No Brasil, o projeto

de criação de uma empresa estatal, cujo objetivo seria a revitalização das ferrovias públicas, teve origem no governo Vargas que enviou tal proposta ao congresso nacional em 1952. Em 1957 o governo JK aprovou pela lei nº 3.115, a criação da RFFSA, uma estatal de economia mista controlada pela União.

Durante sua existência a estatal atuou em quatro das cinco regiões brasileiras e em dezenove estados da federação. Embora tenha impulsionado a estatização da malha ferroviária nacional sobre os auspícios desenvolvimentistas, Juscelino Kubitschek investiu somente 30% do previsto em seu plano de governo no reequipamento das ferrovias, revertendo os investimentos para o modal rodoviário.

Em 1975, em meio a problemas econômicos e administrativos oriundos da conjuntura internacional vigente, os Sistemas Regionais, criados em 1969 com a finalidade de fortalecer o controle da RFFSA sobre suas ferrovias, foram substituídos pelas Superintendências Regionais (SR). A SR-2 em Belo Horizonte foi uma das mais significativas, pois além de servir a quatro Estados (MG, SP, RJ, GO) recebeu mais de quinze mil funcionários de grandes ferrovias como a Central do Brasil e a Viação Férrea Centro-Oeste. Em 1996 ocorreu a assinatura do contrato de concessão da malha ferroviária da RFFSA a empresas privadas.

No ano de 1999, por meio do decreto nº 4.109, iniciou-se o processo de liquidação da estatal, alterado nos anos de 2002, 2003, 2004. Em maio de 2007 a RFFSA foi oficialmente extinta pela MP nº 353, convertida na lei federal nº 11.483.

3- Crises e processo de desestatização: Narrativas que refletem a experiência de lutas, perdas e conquistas dos ferroviários.

As décadas de setenta e oitenta foram palco de sucessivas crises político-econômicas para o país e para a RFFSA. Juntaram-se aos déficits financeiros, problemas operacionais e administrativos, além de passivos trabalhistas e manifestações da categoria devido às perdas constitucionais e salariais surgidas nos planos político-econômicos governamentais.

Devemos nos atentar para o fato de que os ferroviários representaram uma das primeiras categorias proletárias do Brasil mais atuantes na luta por seus direitos. A resistência se refletia nas assembléias, na formação de chapas, nas greves, nos piquetes e nos boicotes, propiciando a eles a condição de atores principais da sua própria história.

No que se refere às lutas empregadas pelos ferroviários, a compreensão das formas de organização e manifestação da categoria em Belo Horizonte se dá através de dois movimentos: o Sindicato e o MUF. O Sindicato dos trabalhadores e empresas Ferroviárias de Belo Horizonte (STEFBH) foi criado em 1981 e teve uma área de atuação extensa como Minas Gerais, parte dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, Goiás e Brasília.

O senhor Antônio Feijó nasceu em Aimorés, Minas Gerais, mas foi para o Rio de Janeiro ainda criança. Na capital carioca ingressou na RFFSA em 1974 após pedir baixa no exército para trabalhar junto com seu comandante na área de segurança patrimonial da empresa. Filiou-se ao sindicato e teve participação ativa a partir de 1983, tornando-se vice-presidente em 1994. É membro da atual diretoria desde 2003, ano em que se aposentou.

Segundo o depoente: *A gente se organizava em assembléias e fazíamos greve, o sindicato tinha e tem uma base territorial muito grande e agente tinha um contato com as regiões, do Rio de Janeiro a Goiás.* Ele faz alusão ao movimento de oposição dentro do sindicato conhecido como MUF: *Nessa época... Tinha uma oposição muito forte, o MUF, que na verdade era o braço da esquerda política dentro do sindicato.*

O MUF (Movimento de União dos Ferroviários) se caracterizou como uma oposição sindical criada em Minas Gerais, aproximadamente no ano de 1984, por influência do sindicato dos ferroviários da Central do Brasil no Rio de Janeiro, na época liderado por uma diretoria ligada à CUT. A intenção da Central Única dos Trabalhadores era manter o controle sobre os maiores sindicatos do país, dirimindo, segundo suas lideranças, o ranço “pelego” que consideravam existir nessas instituições e assim fortalecer as exigências da classe trabalhadora nos acordos coletivos.

O senhor Romero Wagner do Carmo foi um dos membros desse movimento. Natural de Oliveira, Minas Gerais, ele vem de uma família de ferroviários em várias regiões do Estado, fato que mais o incentivou a ingressar na RFFSA em 1983 na área de agente administrativo (recursos humanos). Para ele: *o sindicato tinha uma postura pelega, a direção do sindicato era muito conivente com a empresa e o MUF era contra isso.* Pelas duas narrativas é perceptível a diferença entre as ações do sindicato e do MUF; segundo o senhor Feijó:

O sindicato era mais de cunho assistencialista... não desenvolvia muito as questões políticas; aqui em Belo Horizonte ele tem uma origem pelega. Já o MUF, qualquer movimento reivindicatório eles colocavam areia dentro do tanque de óleo diesel da locomotiva, então era um estrago total! [...]. As esquerdas articulavam

movimentos de paralisação em nível nacional e você precisava da ferrovia pra interromper o fluxo de petróleo e derivados, que saíam da refinaria Gabriel Passos em direção à Brasília.

O senhor Romero lembra também algumas ações do movimento:

... a gente incomodava o pessoal nas campanhas salariais e nas greves, porque a direção do sindicato não fazia nada. Agente fazia piquetes, atrapalhava as assembléias que eles faziam pra cobrar imposto confederativo, taxas compulsórias e eleição de juiz classista...

O MUF passou a utilizar boletins e pequenos jornais cuja finalidade era de persuadir os ferroviários a fazerem parte da luta contra o que denominava de “peleguismo sindical” e a “tirania da RFFSA frente aos direitos dos trabalhadores”. Primeiramente o MUF panfletava por meio do jornal *Trilhando*, do sindicato dos ferroviários da Central do Brasil do Rio de Janeiro e posteriormente passou a produzir seu próprio boletim chamado *MUF* (Figura 1). A partir de 1987, já com maior popularidade, o MUF passou a formar chapas para as eleições do sindicato.



Figura 1 – Informativo MUF 1990

O ponto fundamental da organização ferroviária, em parte das vezes liderada pelo sindicato, era a mobilização, (com as assembléias, as reuniões e as chapas) e a greve como manifestação, vistas como instrumentos fundamentais para as conquistas da categoria. É interessante ressaltar que a vanguarda da organização e movimentação ferroviária como os piquetes e a maioria dos discursos nas assembléias eram de

responsabilidade dos trabalhadores das oficinas como os maquinistas, eletricitas, mecânicos dentre outros, embora os movimentos também abrangessem os setores administrativos.

O senhor Romero narra vários movimentos grevistas, entretanto o que obteve maior repercussão foi o da campanha salarial de 1989 em que os ferroviários, sob liderança do MUF, ocuparam o sindicato e obrigaram seu presidente a convocar uma greve e aceitar a formação de uma comissão de ferroviários para ir ao Rio de Janeiro para a negociação de pauta salarial:

Pra que a greve ocorresse, a oposição fez uma assembléia e conseguiu paralisar a categoria, principalmente na oficina do Horto em Belo Horizonte onde havia a maior número de empregados, uns 3000. Eles foram em passeata pra sede do sindicato e obrigaram o sindicato ir pra greve.

O MUF recebia apoio organizacional e financeiro de outras categorias ligadas à CUT e que possuíam interesses e necessidades semelhantes aos dos ferroviários, o que demonstra o caráter de classe (semelhantes interesses, necessidades e opositores) desses movimentos reivindicatórios. De acordo com o senhor Marco Anselmo Magalhães, mecânico e participante de inúmeros movimentos formais e informais na empresa durante os anos setenta aos anos noventa: *A gente tinha uma relação muito próxima com os sindicatos ligados à CUT, como bancários, metalúrgicos e outros que financiavam nossos panfletos e boletins.*

O ferroviário Fabio Geraldo Flores ingressou em 1953 na ferrovia como mecânico de máquinas operatrizes. Aposentou-se em 1983, no momento em que a empresa passou a negociar a antecipação das aposentadorias com os empregados. O entrevistado se engajou em movimentos contrários à ditadura militar nos anos sessenta e setenta, atuando principalmente na Vanguarda Armada Revolucionária – Palmares (VAR-Palmares) e foi preso entre os anos de 1973 e 1974 no DOI-CODI do Rio de Janeiro.

O ferroviário esteve presente em diversos grupos radicais armados ao longo da ditadura militar e foi perseguido e vigiado dentro e fora das dependências da RFFSA por militares e funcionários da empresa, enquanto dentro da ferrovia participava de ações informais junto aos companheiros da área de manutenção e operação da empresa:

A gente fazia muita panfletagem, redigia sobre as coisas que nos deixavam descontentes e começava a panfletar nas portas das oficinas ou no bairro aqui no Horto, um bairro praticamente só de ferroviário. A gente cotizava os custos, cada um dava uma cota e conseguia o papel... Naquele tempo usava muito o tal de

mimeógrafo que hoje ta fora de uso. A gente mesmo rodava o folheto e depois distribuía, as vezes colocava nas caixas de correio ou jogava por cima dos muros das oficinas, porque as vezes num dava pra entrar com ele lá dentro.

As ações ocorriam na maioria das vezes dentro das oficinas e eram de responsabilidade de pequenos grupos, por vezes denominados de associações. Na verdade, eram movimentações de cunho não institucional praticadas esporadicamente e cujo ponto de vista principal era a respeito da distância do sindicato do Rio de Janeiro da realidade dos ferroviários mineiros. Em relação às atitudes individuais no dia-a-dia do trabalho, vidros e manômetros de locomotivas foram quebrados; bancos de escritório e de locomotivas rasgados e jumpers jogados nos rios nas proximidades da linha.

Mensagens de protesto contra a RFFSA e contra os supervisores foram escritas nas portas dos alojamentos e dos banheiros da empresa. Em algumas ocasiões, alguns maquinistas deixavam cargas insalubres como enxofre, cimento ou produtos perecíveis nas áreas mais próximas ao centro de Belo Horizonte, representando um grande perigo às pessoas que transitavam por ali.

Uma outra forma de manifestação muito peculiar aos tempos de Central do Brasil eram os requerimentos, expressão das principais reivindicações e reclamações ferroviárias num período de extrema aversão a quaisquer formas de expressão à ordem estabelecida. Constata-se também o crescimento do número de militares na empresa, tanto da ativa quanto da reserva, em tempos de ditadura militar ocupando cargos deliberativos como os de diretores, engenheiros, supervisores, chefes de estação e de segurança patrimonial.

Como parte constituinte da reação dos ferroviários frente às atitudes da RFFSA e sua busca por autonomia deve-se abordar a criação da Rede Ferroviária de Seguridade Social (REFER) em 1979, proveniente da política de redução de custo da RFFSA. A empresa, entre 1976 e 1984, exortou os funcionários em todo o país a se tornarem celetistas, revertendo a condição de estatutários dos ferroviários egressos da Central do Brasil. O plano lançado pela estatal aumentava os salários dos celetistas e incluía os renitentes sob o controle do Ministério dos Transportes, com os salários a serem ajustados e sob ameaça de futuras punições.

Embora uma parte dos funcionários abrisse mão da estabilidade no trabalho, muitos empregados resistiram e promoveram processos trabalhistas contra a empresa. A REFER era um fundo de pensão em nível nacional, o qual possibilitava a complementação da aposentadoria. Sua popularidade foi demonstrada com os milhares de associados em todo o país, principalmente em Minas Gerais.

Houve, entretanto, várias formas de repressão da RFFSA frente à mobilização dos ferroviários. Para os ex-membros da oposição sindical as punições e as perseguições eram muito intensas desde o regime militar, embora integrantes da direção do sindicato afirmem que esse era um período de punições apenas administrativas, sinais de alerta aos indivíduos mais ativos. Dentre os instrumentos de coerção, os mais comuns eram a suspensão por apuração de falta grave; as demissões e as transferências dos “subversivos” para áreas onde possuíam pouca afinidade técnica.

Todavia, as relações sociais dentro da empresa não se reduziam apenas às frentes de resistência dos trabalhadores e ao despotismo patronal com seus instrumentos coercivos de disciplinarização. Um dos desdobramentos mais significativos da experiência da classe trabalhadora é o de suas conquistas, produto das intensas lutas por seus direitos.

As assembléias, os boicotes, os piquetes e as greves da categoria propiciaram a abertura de acordos coletivos; a negociação de projeto alternativo de moralização da ferrovia (projeto idealizado unicamente pelo MUF); os reajustes salariais; a aprovação e reajuste do Plano de Cargos e Salários dentre outros. Na verdade o MUF se responsabilizava pelas principais reivindicações e conquistas da categoria em Belo Horizonte, afirmando que a direção sindical não possuía autonomia para interpelar a empresa.

Na opinião do senhor Romero as conquistas foram incontáveis, resultantes de uma gradativa e indelével luta de milhares de companheiros, inclusive de ações do sindicato; isso nos possibilita a inferir a respeito da formação de uma cultura de direitos na ferrovia:

São várias conquistas, tivemos alguns reajustes, é... aumento do percentual do adicional de periculosidade e de insalubridade, algumas correções e mudanças das distorções nos planos de cargo e salário, mas a questão era mais salarial...

Em meio às lutas dos trabalhadores ferroviários, a RFFSA, concessionária de serviço público de transporte ferroviário, foi incluída no Plano Nacional de Desestatização (PND), em 1992, pelo decreto nº 473/92, da lei nº 8 031/90, com o intuito de estimular o investimento da iniciativa privada nesse deficitário setor de transporte.

O interesse de investidores começou a crescer e o BNDES, gestor do programa de desestatização, contratou consultores (Associação Nova Ferrovia) para a criação de um modelo desestatizador. Concluiu-se que a melhor forma para resolver as deficiências da empresa seria a outorgação, feita pela União, da concessão do serviço de transporte de

carga e do uso dos equipamentos da RFFSA para concessionárias privadas, o que ocorreu em setembro de 1996. Incluiu-se ao arrendamento dos bens ligados ao serviço de transporte, a possibilidade de venda dos bens de pequeno valor. Os ativos da RFFSA foram agrupados em seis malhas (nordeste, sudeste, centro-leste, sul, oeste e Tereza Cristina em Santa Catarina) e arrendados em R\$ 1,5 bilhão. O contrato previa a concessão dessas malhas por 30 anos renováveis.

Neste momento, a SR-2 em Belo Horizonte já apresentava um quadro reduzido de empregados, demitindo, no ano das concessões centenas de trabalhadores. Houve também financiamentos do Banco Mundial e do Tesouro Nacional para a reestruturação da empresa e para seu programa de desligamento de funcionários, facilitando assim sua desestatização. Inúmeros setores considerados não essenciais foram extintos e produto disso foi mais uma infinidade de demissões. Segundo o senhor Romero do Carmo: *eu fui demitido em setembro de 1996 por causa do fim da área de Controle de Cargos e Salários (PCS) onde eu trabalhava.*

A certeza da cessão do bem ferroviário à iniciativa privada já existia entre os anos de 1994 e 1995 no seio da categoria; já eram muito nítidos os mecanismos usados pelos governos e suas justificativas em nome da “modernização” do sistema ferroviário no Brasil: *Pelo toque da carruagem, parece não haver mais dúvidas de que o processo de privatização da RFFSA é mesmo irreversível* (Informativo MUF, 1994). Inúmeros ferroviários foram obrigados a aceitar o seu desligamento, haja vista a pressão iniciada após a inclusão da estatal no Plano de Incentivo ao Desligamento (PID) nos anos noventa.

De acordo com o senhor Marco Anselmo: *Foi o terror! A ferrovia assumiu em primeiro de setembro de 96 e o objetivo era mandar gente embora e **foi gente embora demais**, com isso começou a se criar um clima de terror na ferrovia.* Além disso, a RFFSA lançou mão do processo de terceirização de setores operacionais, considerados não essenciais ou “peças-chave” como os serviços de mecânica: reparação de vagões e manutenção de dormentes e trilhos.

A situação dos ferroviários se tornou ainda mais complicada a partir do dia primeiro de setembro de 1996, quando ocorreu a consolidação do processo de desestatização do sistema ferroviário nacional. Demissões em massa ocorreram nas dependências da estatal, gerando um clima de inquietação e incertezas em toda a categoria. No que tange o patrimônio ferroviário o senhor Feijó, que participou da segurança patrimonial da RFFSA, relata a destruição em que se encontra hoje a ferrovia:

...a desestatização, cujo processo legal as empresas tem a concessão do transporte, faz com que elas tenham a obrigação de manter a linha funcionando, mas o que elas fizeram? Cortaram tudo, abandonaram. Está tudo deteriorado [...] você vê aí estações maravilhosas construídas com madeira de lei, foram todas abandonadas e destruídas...

O senhor Fabio Flores, mesmo fora da ferrovia, pois mantinha contato com ex-colegas de trabalho, relata um pouco da situação dos ferroviários no período da consolidação do processo:

... Teve mudanças no plano de cargo e salário com extrema perda salarial, além das demissões em massa, muita perseguição interna na empresa: tudo isso para facilitar o processo de privatização. As pessoas da categoria que eram mais ativas nas reivindicações foram demitidas, a empresa ficou mais rígida, virou uma empresa privada e demite mesmo.

Com a maior incidência das demissões de funcionários mais engajados na luta trabalhista evidenciou-se o enfraquecimento da organização ferroviária. Para o senhor Feijó: *Hoje, ou melhor, todo dia, vem gente aqui pra fazer homologação de dispensa e a gente vê isso sem poder fazer nada. Há dez ou quinze anos atrás, agente fazia movimentação contra as dispensas e hoje? O que fazer? Hoje estamos sindicalmente, muito fracos.* No mesmo viés afirma o senhor Romero: *O MUF após a desestatização não continuou atuando, porque desse jeito a pessoa não sobrevive dentro da empresa. O ferroviário ficou muito inseguro, a grande maioria foi mandada embora.*

O conceito de modernização, criado sob um olhar norte-ocidental, analisando números e estatísticas ao invés de indivíduos, prescindiu as peculiaridades político-sociais e econômicas no Brasil ao considerar a desestatização do sistema ferroviário mais uma etapa rumo ao progresso neoliberal a ser difundido em sociedades "atrasadas". Este episódio causou, e ainda causa, um grande impacto na vida dos ferroviários em todo o país, uma vez que o processo "modernizador" da ferrovia trouxe, a reboque, perda de direitos, pressões emocionais e milhares de demissões.

O produto dessa modernização tão difundida pelo neoliberalismo foi a erradicação de inúmeros ramais, seções e estações, além da desativação de muitos trilhos, a paralisação quase completa dos trens de passageiros e o enxugamento da máquina, *com a redução maciça do número de empregados, além do leilão de todo patrimônio mobiliário e imobiliário...* (MAIA, 2002; 13).

4- Considerações finais

Embora tenha sido um dos segmentos mais atuantes e mais significativos no movimento operário brasileiro, poucos são os trabalhos de pesquisa histórica sobre o cotidiano e sobre as lutas políticas dos ferroviários em Belo Horizonte. Atualmente não há na capital mineira um arquivo sequer sobre a memória desses trabalhadores, e a quantidade de trabalhos sobre o assunto é muito restrita. Após o desmembramento do sistema ferroviário nacional, os documentos foram dispersos em arquivos do estado ou em arquivos privados.

O presente trabalho possui relevância social e política por contribuir com a valorização da história dos ferroviários em Belo Horizonte, principalmente após o desmantelamento da Rede Ferroviária Federal S.A. Por meio do acesso à informação sobre as memórias do trabalho, através das narrativas dos próprios protagonistas da história ferroviária, desejou-se retirar deste estudo os elementos para a compreensão do cotidiano e das lutas imprimidas pelos trabalhadores.

Pode-se, a partir desta pesquisa, suscitar a emergência de novos estudos sobre em que medida os ferroviários na capital mineira podem representar a classe operária no Brasil, haja vista suas peculiaridades e singularidades sócio-culturais com relação aos demais trabalhadores nacionais. Fez-se constante referência às formas de organização e manifestação política – considerando a política enquanto toda e qualquer ação no espaço público – existentes na ferrovia, muitas delas sem a necessidade inexorável da ingerência de canais de representação formais da categoria como sindicatos, partidos e federações. Além disso, discutiu-se o conjunto de experiências adquiridas e construídas nos locais de trabalho, através da vivência diária dos ofícios e das mobilizações ao longo do tempo. Experiências tais responsáveis por determinados laços sociais, representações, símbolos, práticas e instituições, que denotam a produção de uma cultura ferroviária:

Thompson demonstra como o desenvolvimento de múltiplas experiências organizativas perpassa o próprio surgimento da classe trabalhadora como sujeito coletivo ao transformar a unidade potencial dos setores populares em força política efetiva (COSTA et.Al, 1999, 25).

A análise da vida cotidiana permite o entendimento dos fatores determinantes às atividades dos agentes históricos. Desta forma, à História Social coube um papel fundamental na ampliação do arcabouço do conhecimento histórico e sociológico, pois ao

se aproximar cada vez mais do cotidiano e da experiência do objeto de estudo, torna a história da humanidade mais perturbadora, conflituosa, dialética e menos determinista (SAMUEL, 1991).

É a vivência de um grupo homens e mulheres, num determinado sistema social, cujos interesses, necessidades, aspirações e anseios se assemelhem diante determinadas situações em relação a um outro grupo e que estas identificações incitem a luta com este "outro": essa é a essência da classe e da consciência de si mesma.

Clase, según la utilizo yo, es una categoría histórica, es decir, se ha determinado siguiendo los procesos sociales a través del tiempo. Conocemos las clases, porque la gente se ha comportado repetidamente de manera clasista (THOMPSON,1991,27).

A cultura de classe é construída a partir das experiências arquitetadas nos locais de trabalho em meio às atividades laborais e à vivência de luta dos indivíduos, tudo isso vivenciado em práticas não formalizadas, costumes, valores, símbolos e instituições. Os trabalhadores vivem e convivem entre si numa rede de relações cotidianas no bairro, na fábrica e nas casas, desta maneira constroem e reconstroem experiências de trabalho e de vida dentro do grupo no qual estão inseridos. Na dinâmica do fazer-se da própria realidade, homens e mulheres constroem ações políticas efetivas nas interpelações frente às instâncias do poder e na busca por autonomia.

A cultura de um determinado grupo não se expressa de forma pronta; para que se construa é necessária uma ação política, ou seja, de práticas de sujeitos em seus espaços cotidianos (BATALHA, 2004). Sobre os ferroviários mineiros da RFFSA, é perceptível a presença destes fatores culturais, mas não como atributos determinados, e sim como uma articulação de vivências acumuladas no decorrer de anos de trabalho e de convivência, que permitiram os trabalhadores se identificarem como tais em relação a outros indivíduos.

A pluralidade de manifestações - greves, paralisações, manifestações não institucionalizadas, boicotes, sabotagens - expressa a criatividade trabalhista nas atitudes em busca por autonomia. Os ferroviários contestaram os sistemas de poder, Estado e a RFFSA, e seus instrumentos de coerção através de posicionamentos e organizações políticas não condizentes com os pressupostos e interesses do status quo (Figura 2). O caráter contestador forneceu condições para a construção de práticas associativas em prol

de finalidades em comum entre os trabalhadores, tanto nas iniciativas institucionalizadas via sindicalização, quanto nas iniciativas espontâneas.

Edgar de Decca (1986) visou ultrapassar a concepção reduzida sobre a fábrica enquanto um fenômeno puramente tecnológico ao postular o avanço técnico-científico como um mecanismo de controle e disciplinarização do trabalho. O intuito do trabalho sobre os ferroviários na capital mineira foi promover também uma inversão sobre algumas análises do movimento operário brasileiro que estudou a classe trabalhadora de forma generalizante e abstrata. Este estudo priorizou os indivíduos enquanto formadores de sua história, providos de vontade própria, discernimento político e capacidade de auto-organização.



Figura 2 – Informativo MUF

A importância deste trabalho se constitui na possibilidade de se abordarem as práticas cotidianas da categoria em seus diversos ofícios e instrumentos de mobilização reivindicatória dentro dos locais de trabalho, elementos das experiências da categoria fundamentais à condição dos ferroviários de formadores e transformadores da sua realidade. Através desta incipiente pesquisa pode-se, desta maneira, contribuir para a ampliação do debate na sociedade a respeito da atuação da classe operária brasileira – a partir de um outro olhar sobre as orientações políticas, os valores, as expectativas, os interesses e as formas de interpelação dos ferroviários em relação à empresa - no que se refere a sua significância nas lutas e nas transformações sócio-políticas nacionais.

5- Referências Bibliográficas

ABENDROTH, Wolfgang. *A História social do movimento trabalhista europeu*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre Fortes. *Classe e Cultura: Um Balanço Conceitual e Historiográfico*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

CAMPOS, Helena Guimarães. In: _____. *Da inclusão a exclusão social: A trajetória dos trens de subúrbio da superintendência regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S.A na região metropolitana da Belo Horizonte (1976 – 1996)*. 2002. Tese. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.

COSTA, Hélio da; FONTES, Paulo; FORTES, Alexandre; NEGRO, Antônio Luigi; SILVA, Fernando Teixeira da. *Na Luta Por Direitos: Estudos Recentes em História Social do Trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

DECCA, Edgar Salvadori de. *O nascimento das fábricas*. 4. ed. Rio de Janeiro: Brasiliense S.A, 1986. 76p.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *História Oral: Memória, Tempo e identidades*. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

GRECO, Antônio do Monte Furtado. *As Estradas de Ferro em Minas Gerais: A Rede Mineira de viação, de sua criação à privatização*. 2004. Tese (Faculdade de Ciências Econômicas) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais Minas, Belo Horizonte.

GOMES, Ângela Castro; FERREIRA, Marieta de Moraes. Industrialização e classe trabalhadora no Rio de Janeiro: Novas perspectivas de análises. *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, n.24, p. 11-40, 1987.

GOMES, Ângela Castro; FERREIRA, Marieta de Moraes. *O populismo e as Ciências Sociais no Brasil*. Tempo, v. 1, n. 2, dez. 1996, p.53-54.

HALL, M. Michel; PINHEIRO, Paulo Sérgio. *Alargando a História da Classe Operária: Organização, Lutas e Controle*. Revista Remate de Males, n. 5. Campinas: UNICAMP 1985. p. 96-120.

HOBSBAWM, ERIC.J. O fazer-se da classe operária, 1870-1914. *Mundo do trabalho – Novos estudos sobre História operária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 123-149.

LUDTKE, Alf. Sobre los conceptos de la vida cotidiana, articulación de las necesidades y "consciencia proletaria". *historia social*. Instituto de Historia Social U.N.E.D. Valencia Primavera-Verano, 1991 nº10. p.41-60.

MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas: Trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. *Revista de Historia*, São Paulo, n. 21, 2002. p 129 – 161.

MAIA, Andréa Casa Nova; ARRUDA, Rogério. *Nas trilhas do tempo: Memória da ferrovia em Pedro Leopoldo*. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2003.

- MAIA, Andréia Casa Nova; ARRUDA, Rogério. *Encontros e despedidas: Ferrovias e ferroviários no Oeste de Minas*. 2002. Tese (História) - UFF, Niterói, 2002.
- MARQUES, Sérgio de Azevedo. *Privatização do sistema ferroviário brasileiro*, Rio de Janeiro: IPEA, 1996.
- NEVES, Magda de Almeida; VEN, Michel Marie Le. Belo Horizonte: Trabalho, sindicato, cidade e cidadania (1897-1990). In: DULCI, Otávio Soares; NEVES, Magda de Almeida. *Belo Horizonte: Poder, política e movimentos sociais*. BH: Editora C/Arte, 1996. p. 75-106.
- NEVES, Magda de Almeida. Progresso e industrialização: A implantação da Cidade Industrial em Contagem. *Os trabalhadores de Contagem: Uma História outra, uma outra História*. São Paulo: USP, 1990. p. 25-91 (tese).
- NEVES, Magda de Almeida. 1968: A resistência dos operários. *Os trabalhadores de Contagem: Uma História outra, uma outra História*. São Paulo: USP, 1990. p. 166-254 (tese).
- PEREIRA, Luis Carlos Bresser. *Tecnoburocracia e contestação*. Petrópolis: Vozes, 1972. 306 p.
- SAMUEL, Raphael. ?Que és la Historia Social? - *historia social*. Instituto de Historia Social U.N.E.D. Valencia Primavera-Verano, 1991 nº10. p. 135-150.
- SECRETO, Maria Verônica. As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. *Revista Brasileira de História*, v. 23, n. 046. Associação Nacional de História, São Paulo, 2003. p. 299-304.
- SEGNINI, Liliana R. Petrini. *Ferrovia e Ferroviários*. São Paulo: Editora Autores Associados/Cortez, 1982.
- STAMPA, Inez Terezinha. *Novas Características do Trabalho e da Classe Trabalhadora: Uma Reflexão sobre os Ferroviários do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Programa de Pós Graduação PUC-RIO, 2007.
- THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 3 v.
- THOMPSON, E. P. Algunas observaciones sobre clase y falsa consciencia. *historia social*. Instituto de Historia Social U.N.E.D. Valencia Primavera-Verano, 1991 nº10. p. 27-32
- THOMPSON, E. P. *As Peculiaridades dos Ingleses*. Textos Didáticos. Campinas: Unicamp, 1993.
- THOMPSON, E. P. *Tradicón, Revuelta y Consciência de Classe*. Barcelona: Critica, 1979.
- WEFFORT, Francisco. *Participação e Conflito Industrial: Contagem e Osasco 1968*. Cadernos Cebrap, n.5, 1972.

Fontes impressas

- *Pastas funcionais* - Recursos humanos, Arquivo da RFFSA. Belo Horizonte.
- *Jornal Informativo do MUF*. Belo Horizonte, 1987-1995.
- *Jornal Informativo dos Ferroviários*. Belo Horizonte, 1989-1996.

Fontes orais

- Fabio Geraldo Flores - 13/03/2008
- Fernando de Almeida Feijó – 25/10/2007
- Marco Anselmo Magalhães - 07/03/2008
- Romero Wagner do Carmo – 17/12/2007

Sites consultados

www.bnds.gov.br/conhecimento/revista/rev_805.pdf

www.dnit.gov.br/imprensa/120_72005.htm12/07/2005

www.horadopovo.com.br/2006/marco/24-03-06/pag_4a.htm

www.planejamento.gov.br/arquivos_down/noticias/pac/070122-extincao_RFFSA.pdf