

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**RACISMO NA “FAMÍLIA FERROVIÁRIA”:
BRANCOS E NEGROS NA COMPANHIA PAULISTA
EM SÃO CARLOS**

Lania Stefanoni Ferreira

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Centro de Educação e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais, áreas de concentração: Relações Sociais, Poder e Cultura.

Orientador: Karl Monsma

SÃO CARLOS

2004

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**RACISMO NA “FAMÍLIA FERROVIÁRIA”:
BRANCOS E NEGROS NA COMPANHIA PAULISTA
EM SÃO CARLOS**

SÃO CARLOS

2004

**Ficha catalográfica elaborada pelo DePT da
Biblioteca Comunitária da UFSCar**

F383f

Ferreira, Lania Stefanoni.

Racismo na "família ferroviária": brancos e negros na
companhia paulista em São Carlos / Lania Stefanoni
Ferreira. -- São Carlos : UFSCar, 2004.

113 p.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de São
Carlos, 2004.

1. Interação social entre grupos. 2. Racismo. 3. Trabalho.
I. Título.

CDD: 302.4 (20^a)

Aos meus portos Joaquim e Rosa

Agradecimentos

A realização deste trabalho só foi possível graças à colaboração direta ou indireta de muitas pessoas. Manifesto minha gratidão a todas elas e de forma particular:

A todos os professores do Departamento de Ciências Sociais e, em especial, aos Profs. Paul Freston, Maria Inês Mancuso, Maria da Gloria Bonelli, Fernando Azevedo e Maria Aparecida Moraes, professores responsáveis pelas disciplinas cursadas.

As secretarias do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Ana e Claire, pelas orientações relativas ao funcionamento do programa.

A CNPQ e ao programa Brasil-Latino da Fundação Cassamarca que financiam o projeto “Imigração, conflito cotidiano e violência interétnica no Oeste Paulista, 1882/1914”, pelo empréstimo do scanner.

Ao Prof. Dr. Karl Monsma pela dedicação, incentivo, paciência, sugestões e confiança sempre presente nestes seis anos de orientação.

Aos entrevistados, que disponibilizaram seu tempo para me atender com muito carinho e simpatia.

Aos amigos do mestrado Cristiane, Fabiana Luci, Karen, Michelle, Reginaldo, Pedro, Nelson, Maria Alice, Renata, Miliana, Luciana, Matheus, Claudirene e Rennê pelas conversas acadêmicas e tantas outras conversas. As amigas da vida Juçara, Andressa, Suziene, Camila e Tânia que compartilharam comigo vários momentos bons e ruins.

A Ana Paula e Denise que muito mais que primas são amigas, companheiras e conselheiras.

A minha irmã Lílian, que com sua maneira delicada e gentil sempre se fez presente em todos momentos da minha vida.

Ao Rafael pelo amor, carinho, companheirismos, atenção e muita paciência.

Lista de Figuras

Figura 1 – 1952-Trabalhadores do depósito	57
Figura 2 – 1956-Maquinistas	58
Figura 3 – 1948-Trabalhadores da via permanente	60
Figura 4 – 1961-Trabalhadores da via permanente	64
Figura 5 – 1954-Trabalhadores do trem a vapor	68
Figura 6 – 1961-Trabalhadores da subestação	72
Figura 7 – 1955-Grupo de amigos do senhor Marcelo (negro)	86
Figura 8 – 1956-Greve	89
Figura 9 – 1961-Greve	90

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Dados dos Entrevistados Brancos	18
Tabela 2 – Dados dos Entrevistados Negros	19
Tabela 3 – Redes Viárias	47

Sumário

<i>Resumo</i>	2
<i>Introdução</i>	3
A divisão dos capítulos	12
<i>Capítulo 1: O Campo e os Métodos</i>	14
<i>Capítulo 2: Desigualdades Raciais no Brasil</i>	26
<i>Capítulo 3: A Ferrovia e Cidade de São Carlos</i>	36
A Estrada de Ferro	36
A Cidade de São Carlos	49
<i>Capítulo 4: Racismo cotidiano: trabalho, lazer e a vida associativa na “família ferroviária”</i>	56
As relações no trabalho	56
O lazer e a convivência	71
A “família ferroviária” – o sindicato e as greves	83
<i>Considerações Finais</i>	94
<i>Anexos</i>	99
Anexo 1: Entrevistas	99
Anexo 2: Registro de um Funcionário	107
Anexo 3: Número de Funcionários da Paulista de 1922 a 1959	108
<i>Glossário</i>	109
<i>Bibliografia</i>	111

Resumo

Este trabalho é um estudo das relações entre trabalhadores brancos e negros da Companhia Paulista de Estrada de Ferro entre 1930 e 1961. Seu objetivo é entender como era a convivência entre estes dois grupos, como eles construíram suas identidades no cotidiano de trabalho e a existência ou não de desigualdades raciais. Para realizar este trabalho foram entrevistados vinte trabalhadores aposentados da Companhia Paulista que residem na cidade de São Carlos.

Abstract

This research consists in a study of the relationship between white and black employees of the Companhia Paulista de Estrada de Ferro between 1930 and 1961. The aim of this research is to understand the racial relations between these two groups, how they formed their identity in everyday work and the forms of racial discriminations. To realise this research, twenty retired laborers of Companhia Paulista who live in São Carlos were interviewed.

Introdução

A presença de imigrantes no Brasil pode ser notada desde a época de seu descobrimento. Porém, a imigração torna-se um fenômeno de massa entre os anos 1887 e 1902. Essa leva de imigrantes é atribuída à necessidade de mão-de-obra para a lavoura do café.

A ferrovia surge no Estado de São Paulo nesse período, sob o propósito de facilitar o transporte do café do interior do Estado para o litoral. Com ela as relações de produção se modificam, passando a incluir a relação patrão e empregado e a introdução de um proletariado concentrado em grandes empresas.

Em sua trajetória pelo território são-carlense, o ciclo cafeeiro e a ferrovia transformaram totalmente o panorama geográfico, econômico e social do município. Para isso, contaram com a mão-de-obra do negro que aqui já se encontrava e com os imigrantes que chegaram depois de 1890. O município de São Carlos era um grande produtor de café. Isso exigia o escoamento mais rápido da produção, o que só foi possível com a ferrovia. A ferrovia já havia chegado até Rio Claro em 1876 e, a idéia era seguir direto para Riberão Preto sem passar por São Carlos. Mas, fazendeiros da cidade, liderados pelo Conde do Pinhal, empenharam-se em trazer a ferrovia para São Carlos. Esta cidade também esteve entre os três municípios do interior paulista que mais imigrantes recebeu no início da imigração.

A necessidade de trabalhadores para a construção da ferrovia atraiu os imigrantes, em maior número, outros grupos, dentre esses, os negros libertos,

como mão-de-obra. Nesse ambiente, os imigrantes teceram relações sociais com os negros e em consequência disso, novas identidades raciais foram construídas no processo de interação.

Este trabalho pretende estudar as relações raciais e as formas de discriminação e preconceito existentes entre brancos (descendentes de imigrantes) e negros que trabalharam na ferrovia em São Carlos no período de 1930 a 1961. O objetivo é entender a construção de identidades, a interação e a existência ou não de “fronteiras” entre estes dois grupos. Esta cidade torna-se interessante para a pesquisa, por reunir os três fenômenos básicos de interesse, um número significativo de negros que trabalharam nas lavouras de café do município antes da abolição, grande número de imigrantes que para cá vieram e a construção da estrada de ferro em 1884 na cidade. Mesmo a abolição não coincidindo exatamente com a chegada da ferrovia, muitos dos negros, que permaneceram na cidade, depois de libertos, foram trabalhar na construção dos ramais que saíam de São Carlos, na manutenção e funcionamento da estrada de ferro, sendo incorporados a mão-de-obra assalariada¹.

A idéia de estudar trabalhadores brancos e negros da Companhia Paulista de Estradas de Ferro surgiu durante minha graduação. Na graduação, juntamente com outros alunos de Ciências Sociais, participei do projeto “O imigrante, o crime e a lei em São Carlos”, coordenado por Karl Monsma (DCSo) e Oswaldo Truzzi (DEP), que recebeu apoio da FAPESP, como parte do projeto temático “Imigrantes, elites e sociedade em São Paulo”, coordenado por Oswaldo

¹ Segundo Monsma (2004), o censo de 1907 de São Carlos demonstra, que a maioria dos trabalhadores da Companhia Paulista era portugueses e brasileiros brancos nesta época. A inserção de negros, como trabalhadores nesta companhia, se dá nas décadas subsequentes e a partir daí, a ferrovia constituiu-se como via de mobilidade para vários trabalhadores negros.

Truzzi e Maria do Carmo Campello de Souza. A continuação desse projeto, com o título “Imigração, conflito cotidiano e violência interétnica no Oeste Paulista, 1882/1914”, é financiada pelo CNPQ e pelo programa Brasil-Latino da Fundação Cassamarca. Nesse projeto desenvolvi como monografia de conclusão de curso, uma pesquisa em processos criminais em São Carlos no período de 1900 a 1914. Analisei trinta e cinco crimes ocorridos entre imigrantes e negros.

Nesse período, com o objetivo de entender como se deu a vida do imigrante italiano que veio para o Brasil, realizei uma entrevista com um senhor cujos pais vieram da Itália para o Brasil em 1898, esse senhor era um ex-trabalhador da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Como a entrevista foi realizada no sindicato dos ferroviários, após uma de suas reuniões mensais, pude perceber que vários descendentes de imigrantes trabalharam na ferrovia, bem como trabalhadores negros.

Então, surgiram-me questões a respeito de como era a interação entre esses dois grupos, a existência ou não de desigualdades raciais, como cada grupo constituiu sua identidade e se apresentou ao outro, como se davam as relações de trabalho e convivência; ou seja, como foram construídas as relações sociais entre brancos e negros. Foram estas as inquietações que constituíram o ponto de partida para a realização desta pesquisa.

Estando no mestrado comecei a desenvolver a pesquisa. Primeiramente consultei a lista dos sócios do sindicato ferroviário em São Carlos. As listas de sócios confirmaram a presença de brancos, filhos de imigrantes e de negros como trabalhadores desta companhia. Então, seguindo a ordem alfabética escolhi os dez primeiros nomes de cada grupo. Pareceu-me mais apropriado

entrevistar apenas dez pessoas de cada grupo devido ao tempo que se tem para fazer o mestrado e também porque o objetivo era realizar as entrevistas em profundidade, ou seja, estabelecer uma relação de confiança e respeito com os pesquisados.

Os períodos abordados são as décadas de 1930 até 1960. O ano limite é 1961, pois, a partir daí a Companhia Paulista de Estradas de Ferro passa por várias greves e quem assume o controle da companhia é o Estado de São Paulo. Os entrevistados, portanto, são essencialmente trabalhadores da Paulista. Alguns deles também trabalharam na companhia quando esta passou para o controle do Estado, mas as entrevistas visam o período em que a companhia era uma empresa particular.

Este trabalho trata do tema relações raciais dentro de um grupo que possuía uma forte identidade coletiva. Ser ferroviário no Brasil na década de 1930 a 1960 era um privilégio. Esta classe de trabalhadores foi uma das primeiras a se organizar em sindicatos. Mesmo assim, a divisão racial, como pretendo mostrar, permanecia. Os negros entrevistados muitas vezes sentiam o preconceito no cotidiano de trabalho, mas não diziam, fazendo com que o racismo continuasse a se apresentar de uma maneira “sutil”. Neste contexto o uso da memória, ou seja, dos relatos orais dos entrevistados, foi muito importante, pois, foi por intermédio dessa metodologia que foi possível captar o que até então não era explícito, ou era até mesmo indizível.

O indizível foi dito na maneira de como cada entrevistado negro sentiu o preconceito e se calou. Ninguém a não ser os próprios trabalhadores negros pôde compartilhar essa experiência. Essa memória, que somente depois

manifesta certas coisas, está fortemente relacionada à história e ao tempo. Tanto fatos quanto representações convergem na subjetividade dos seres humanos e são envolvidos em sua linguagem. Essa interação representa o campo específico da história oral, que é contabilizada como história com fatos reconstruídos, mas também, com a característica de ser uma prática de campo dialógica na confrontação crítica da alteridade dos narradores a entender as representações.

Pode-se dizer que na interação de negros e de brancos na ferrovia estavam presentes as memórias coletivas dos trabalhadores da Companhia Paulista, que naquela época se intitulavam uma “família” e a memória individual de cada trabalhador. Os comportamentos e os valores que interessavam a pesquisa puderam ser encontrados na memória individual dos senhores aposentados. Mesmo eles não vivenciando mais a organização de trabalho que participaram no passado foi possível conhecer parte do que existia anteriormente por meio dos seus relatos orais, que esclareceram como eram as relações dos indivíduos naquele contexto da ferrovia e também como eles construíram suas identidades.

Ao tentar entender como foram construídas as identidades dos entrevistados trabalhei com o conceito de identidade dado por Roberto Cardoso de Oliveira (1976). Para este autor a identidade tem duas dimensões: a individual e a coletiva. A identidade social (coletiva) surge no processo de identificação com o outro e envolve a noção do grupo, particularmente grupo social. Mas a identidade social não se descarta da identidade pessoal, pois, esta também, de algum modo é reflexo daquela. A identidade pessoal e social é parte, em primeiro lugar, dos interesses e das definições de cada um em relação aos indivíduos cujas identidades estão em contraste.

Assim, o conceito de identidade pessoal e social possui um conteúdo reflexivo e, no âmbito das relações interétnicas e raciais esse sentimento de pertencimento tende a se exprimir como sistema de oposições e contrastes. Surge então, a identidade contrastiva, a identidade contrastiva parece se constituir na essência da identidade, implica a afirmação de nós diante dos outros. Quando uma pessoa ou um grupo se afirma como tais, o fazem por meio de diferenciação em relação a alguma pessoa ou grupo com que se defrontam.

Por meio dos nossos valores não julgamos apenas os valores dos outros grupos, mas também os outros. A identidade se funda em uma auto-apreensão de si em situação. E um dos elementos fundamentais para a consolidação do sentimento de identidade é o jogo dialético entre semelhança e diferença.

Mas, não se pode esquecer que além da identidade de cada entrevistado (branco e negro) existia a identidade da classe ferroviária muito marcada por uma idéia de família. Como já foi dito, ser ferroviário naquela época era um orgulho, significava pertencer a uma classe que tinha um emprego estável e digno. Por isso muitas vezes a identidade étnica e racial dos brancos e dos negros estava “camuflada”. Logo, foi preciso fazer parte do mundo de cada entrevistado no presente, estabelecer uma relação de confiança e proximidade, para que eles deixassem aflorar suas identidades.

Muitas vezes quando os entrevistados falavam a respeito das greves a identidade que prevalecia era a identidade coletiva ferroviária, de um grupo unido, que eles mesmos chamavam “família ferroviária”. No entanto,

quando falavam a respeito das relações de trabalho no cotidiano, a identidade que se tornava mais evidente era a identidade dos brancos e dos negros.

A fim de entender melhor como eram essas relações raciais entre trabalhadores brancos e negros na ferrovia, este trabalho também conta com uma discussão a respeito de desigualdades raciais no Brasil. O primeiro autor abordado é: Florestan Fernandes (1978), para este autor a desigualdade racial no Brasil está relacionada ao meio social anômico imposto pelos escravocratas, no qual os escravos foram “mutilados”, quebrados os laços familiares; e também ao legado escravista brasileiro que somente seria superado com o desenvolvimento industrial e tecnológico do país.

George Reid Andrews (1998), o segundo autor, acredita que as desigualdades raciais brasileiras relacionam-se à herança escravista, às interações entre patrões e empregados e ao Estado republicano, que em um primeiro momento enfraqueceu a capacidade dos ex-escravos de negociação, quando inundou São Paulo de imigrantes.²

Para Andrews (1998), os imigrantes ao chegarem, excluíram os negros da experiência de trabalho pós-abolição ocupando suas posições no mercado de trabalho. Mas, depois de um tempo, quando os imigrantes começaram a fazer exigências trabalhistas, retomou-se a mão-de-obra negra, porém, de uma maneira subordinada no mercado de trabalho braçal. O intervalo no uso de trabalhadores negros privou estes trabalhadores da experiência de renda e

² Porém, em São Carlos não se pode dizer que os negros foram totalmente excluídos do colonato. Monsma (2004) demonstra que nesta cidade, segundo o censo de 1907, muitos negros continuaram trabalhando nas fazendas, na qual os imigrantes se concentravam, aumentando assim, as chances de interação dos dois grupos por estarem misturados no cotidiano de trabalho.

trabalho; assim, segundo Andrews (1998), quando os negros retornaram foram ocupar cargos subalternos, o que reforçou suposições raciais relacionadas a eles.

Já para Hasenbalg (1979), as desigualdades estão relacionadas às tendências que existiam para desqualificar os não brancos na competição pelas posições de trabalho mais almejadas, que resultavam do desenvolvimento capitalista e da diferenciação da estrutura de classe. Ele entende que a discriminação e o racismo no pós-abolição são as principais causas da subordinação social dos não brancos e seu recrutamento a posições sociais inferiores. O preconceito e a discriminação surgiram assim, em função dos interesses materiais e simbólicos do grupo dominante branco durante o período posterior ao fim do escravismo.

Outro autor abordado é Seyferth (2002). Na sua visão as diferenças culturais e/ou fenotípicas foram tidas como sinais de desigualdades. A nação pensada para o Brasil deveria ser semelhante ao modelo ocidental. O que se esperava era que houvesse a assimilação cultural e física dos europeus e o desaparecimento dos negros e mestiços mais escuros com o tempo. Mas, isso não ocorreu e denunciou as dificuldades de se conviver com a diversidade social do Brasil.

O último autor abordado, Guimarães (2002a,b), acredita que as desigualdades raciais no Brasil relacionam-se a restrições fatuais da cidadania, por meio da imposição de distâncias sociais criadas por diferenças enormes de renda e educação, por meio de desigualdades sociais que separam brancos de negros, ricos de pobres. O racismo se perpetua pela contradição de uma cidadania definida, por um lado, e, por outro, uma cidadania cujos direitos das pessoas são ignorados.

Como são poucos os trabalhos que trazem informações referentes às relações destes dois grupos na ferrovia, as entrevistas foram utilizadas como fonte principal desta pesquisa, privilegiando sempre os relatos orais dos aposentados da Companhia Paulista de Estrada de Ferro a respeito das questões já citadas. Para Queiroz (1988, p.16) o relato oral sempre foi uma fonte humana de conservação e difusão do saber, o que vale dizer uma fonte de dados para as ciências em geral. Segundo a autora, o relato oral está presente na obtenção da informação e conservação do saber.

Na verdade, a narrativa oral, uma vez transcrita, se transforma num documento semelhante a qualquer outro texto escrito, diante do qual se encontra um estudioso e que, ao ser fabricado, não seguiu forçosamente as injunções do pesquisador; de fato, o cientista social interroga uma enorme série de escritos, contemporâneos ou não, que constituem a fonte de dados em que apóia seu trabalho. (Queiroz, 1988, p.18)

A utilização da entrevista com o uso do gravador permitiu-me registrar com fidelidade os monólogos do informante ou o diálogo entre e o informante e o pesquisador. O registro da riqueza dos detalhes e a conservação dos dados foram mais um ponto positivo que esta técnica demonstrou. As entrevistas foram semi-orientadas; de tempos em tempos era efetuada uma intervenção para trazer o informante de volta aos assuntos que se visava investigar. Em todo momento o informante falou mais que o pesquisador, mas na verdade, quem orientou todo diálogo foi o pesquisador. A ficha do informante e os registros do caderno de campo foram usados para complementar os depoimentos dos entrevistados.

A ficha do informante continha dados pessoais: idade, estado civil, cor (conforme a cor que eles próprios se caracterizavam e também como o grupo os viam), nível de instrução e outras questões desse tipo. O caderno de campo continha minhas anotações, ou seja, as observações e reflexões que me ocorreram durante a realização da entrevista. O caderno de campo foi importante por fornecer bases para a reflexão a respeito do material e das técnicas utilizadas,

reformulando-as quando necessário e, a respeito do relacionamento informante-pesquisado.

O trabalho também conta com uma abordagem histórica tanto da ferrovia, como da cidade de São Carlos. O intuito desta abordagem é descrever o local de trabalho e a cidade da qual os entrevistados fazem parte.

A importância desta pesquisa está no fato de problematizar o tema das relações interpessoais entre os trabalhadores da ferrovia em São Carlos, ou seja, de proporcionar o conhecimento de relações raciais, preconceito e discriminações presentes no cotidiano de brancos e negros em um grupo com uma forte identidade coletiva.

A divisão dos capítulos

O primeiro capítulo deste trabalho trata da metodologia usada, como foram as entrevistas, quem são os entrevistados e também traz algumas reflexões registradas no caderno de campo. O segundo capítulo traz as considerações a respeito das desigualdades raciais no Brasil.

O terceiro capítulo refere-se ao contexto histórico tanto da ferrovia, desde seu início até o seu declínio e situação atual, como da história de São Carlos. No quarto capítulo estão as entrevistas e as análises, este capítulo está dividido em três partes: relações no trabalho, relações de lazer e convivência e por último a família ferroviária – o sindicatos e as greves. No final do trabalho estão as considerações finais.

As fotografias apresentadas no corpo do trabalho foram conseguidas algumas com entrevistados e, a maioria no estúdio Foto Arte de São Carlos, com um senhor que trabalha com fotos antigas da cidade. A princípio, a idéia era colocar mais fotos no trabalho, mas, por se tratarem de fotos antigas, elas têm um custo elevado e a falta de recursos financeiros impossibilitou isto.

Capítulo 1: O Campo e os Métodos

Pode-se dizer que o trabalho de campo, a princípio, parece ser algo tenso, no qual o pesquisador é estranho ao meio, mas esta situação é normal e vai se modificando a proporção que o pesquisador interage com o objeto. Posso dizer que assim foi minha experiência nesta pesquisa, em um primeiro momento o contato com uma realidade desconhecida, que trouxe a necessidade de explorar o campo, ou seja, a necessidade de procurar informações a respeito do que eu pretendia estudar até que o objeto se tornasse conhecido.

A pesquisa de campo começou com a escolha dos nomes, em ordem alfabética, dos vinte entrevistados. Para escolher os nomes utilizei a listagem dos sócios do sindicato de São Carlos. Escolhidos os entrevistados, entrei em contato com cada um explicando do que tratava a pesquisa e para saber se havia interesse da parte deles em ceder as entrevistas, a maioria aceitou logo o convite, as poucas recusas foram justificadas por falta de condições físicas e mentais de alguns.

É importante salientar que os entrevistados foram os funcionários de São Carlos que trabalharam até o ano de 1961, um deles do final da década de vinte e a maioria da década de trinta, quarenta e cinquenta. A data limite é o ano de 1961, porque, foi nesse período que começaram a eclodir várias greves na Companhia Paulista que culminaram com a encampação da Companhia pelo Estado e, o objetivo aqui é estudar as interações dos trabalhadores da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

O uso da história oral, melhor dizendo, de relatos orais como principal metodologia possibilitou o conhecimento e a reflexão do que se queria investigar na voz dos próprios protagonistas do tema em questão. A história oral é importante pelo papel que exerce na interpretação do imaginário e na análise das representações sociais.

Paul Thompson (1992) diz que é preciso preservar a memória física e espacial, como também descobrir e valorizar a memória do homem. A memória de um pode ser a memória de muitos, ao se investigar a memória, fatos coletivos podem ser evidenciados. Para Ecléia Bosi (1994, p. 21), a velhice é uma categoria social. Por meio dos velhos, um mundo social que possui riqueza e diversidade pode ser descoberto quando são regatadas suas memórias.

O mérito da história oral não é de trazer em si, necessariamente, esta ou aquela postura política, mas sim de levar a tomar consciência que a reconstrução da memória se exerce, inevitavelmente, dentro de um contexto social e que tem implicações políticas (Thompson, 1992). A memória coletiva é formada a partir de laços de convivência familiares, escolares e profissionais. “Ela torna possível acrescentar, unificar, diferenciar e corrigir a memória de seus membros, com o tempo ela é incorporada a cada membro permanecendo dentro deles” (Bosi, 1994, p. 28).

A ausência de informações, livros e documentos, que abordassem o tema que a pesquisa pretendia estudar fizeram com que os relatos orais se tornassem a principal fonte metodológica. Foi somente por meio da memória, que as questões a respeito das relações raciais, das identidades e da convivência entre esses dois grupos puderam ser respondidas.

Depois de feito o contato com cada entrevistado foi montado um roteiro de perguntas que serviria apenas para coordenar a entrevista. Esse roteiro continha a ficha do entrevistado, composta por dados pessoais: nome, idade, descendência (os entrevistados brancos caracterizavam-se por serem filhos/netos de imigrantes e o grupo negro caracterizava-se por serem filhos de brasileiros negros), cor (conforme o entrevistado se caracterizava e o grupo o via), estado civil, escolaridade; e questões a respeito da ferrovia: como começou a trabalhar na ferrovia, qual era a relação dele com os outros trabalhadores, a existência ou não de discriminação.

Os momentos que antecederam as entrevistas também foram de suma importância. Foi necessária uma preparação particularmente cuidadosa de como as perguntas seriam feitas. Em todas as entrevistas tentei fazer as perguntas da melhor maneira possível, escolhendo as palavras, ordenando as perguntas, dando destaque a alguns pontos e deixando principalmente a entrevista fluir; apenas orientando quando necessário.

Para Paul Thompson (1992) quando o pesquisador inicia propriamente as entrevistas ele desenvolve uma variedade de métodos com o objetivo de obter os melhores resultados possíveis, maneiras de interagir, posturas frente aos entrevistados, flexibilidade nas ações. O contato e a interação com os entrevistados têm que ocorrer de uma forma harmônica a fim de que se instaure respeito e confiança entre o entrevistador e o entrevistado.

Este vínculo de confiança e amizade que se forma entre entrevistador e entrevistado não traduz apenas uma simpatia espontânea que foi desenvolvida durante a pesquisa, mas resulta de um amadurecimento de quem

deseja compreender também o presente revelado pelo entrevistado. Na visão de Bosi (1994), uma pesquisa é um compromisso afetivo, um trabalho ombro a ombro com o sujeito da pesquisa. Não basta a simpatia pelo objeto da pesquisa, é preciso que nasça uma compreensão sedimentada no trabalho comum, na convivência e nas condições de vida.

Três entrevistas foram realizadas em 2002 as outras dezessete foram feitas em 2003. Dois entrevistados, que constavam na primeira listagem, não puderam mais conceder a entrevista devido ao estado de saúde que estavam, seus nomes foram substituídos por outros indicados pela própria família do entrevistado original.

Logo a seguir, estão dois quadros³, um dos trabalhadores brancos, outro dos trabalhadores negros entrevistados. Nestes quadros estão os nomes dos entrevistados, a idade, ano que entraram na Companhia Paulista e mais algumas informações pertinentes. Os nomes dos entrevistados foram trocados para evitar possíveis constrangimentos.

³ O Glossário, presente no final do trabalho, explica o significado de cada função que os trabalhadores exerciam.

Tabela 1: Dados dos Entrevistados Brancos

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Cargo quando entrou	Cargo quando saiu	Escolaridade
Adelton	1927	Branco	1947-1977	Limpador de máquina	Maquinista de trem de passageiro	4ª série do ensino fundamental
Alessandro	1925	Branco	1951-1981	Trabalhador da via permanente	Auxiliar de chefe de estação	2ª série do ensino fundamental
Ângelo	1906	Branco	1927-1964	Trabalhador do armazém	Inspetor de locomotiva elétrica	3ª série do ensino fundamental
Armando	1925	Branco	1946-1975	Auxiliar de escritório	Maquinista de trem de passageiro	3ª série do ensino fundamental
Flávio	1924	Branco	1944 - 1976	Limpador de máquina	Maquinista de trem de passageiro	4ª série do ensino fundamental
Frederico	1925	Branco	1947-1977	Limpador de máquina	Ajudante de torneiro mecânico	1ª série do ensino fundamental
Mario	1922	Branco	1939-1967	Trabalhador da limpeza no depósito	Inspetor do depósito	Ensino médio completo
Nelson	1925	Branco	1950-1975	Ajudante de torneiro mecânico	Torneiro mecânico	4ª série do ensino fundamental
Pedro	1929	Branco	1949-1978	Praticante de trem de carga	Inspetor de trem de carga	4ª série do ensino fundamental
Reginaldo	1918	Branco	1945-1968	Lenheiro	Ajudante de torneiro mecânico	Analfabeto

Tabela 2: Dados dos Entrevistados Negros

Nome	Ano de nascimento	Cor	Período que trabalhou	Cargo quando entrou	Cargo quando saiu	Escolaridade
Adriano	1943	Negro	1960-1993	Trabalhador na manutenção de sinais	Técnico da subestação	Ensino fundamental completo e curso técnico
Daniel	1927	Negro	1953-1980	Manobrador	Auxiliar de chefe de estação	4ª série do ensino fundamental
Edson	1944	Negro	1960-1995	Auxiliar de chefe de estação	Chefe de estação	4ª série do ensino fundamental
Felipe	1926	Negro	1944 -1977	Praticante de trem de carga	Chefe de trem de carga	Ensino fundamental completo
Fernando	1922	Negro	1951-1976	Praticante de trem de carga	Chefe de trem de carga	2ª série do ensino fundamental
Gustavo	1918	Negro	1943-1974	Lenheiro	Trabalhador da limpeza na subestação	analfabeto
Luis	1932	Negro	1960-1986	Manobrador	Trabalhador da limpeza na estação	analfabeto
Marcelo	1931	Negro	1955-1982	Limpador de máquina	Ajudante de maquinista de trem de carga	4ª série do ensino fundamental
Marcos	1930	Negro	1949-1979	Torneiro mecânico	Gerente geral da engenharia	Ensino médio completo e curso técnico
Rafael	1930	Negro	1955-1981	Torneiro mecânico	Chefe do depósito	Ensino médio completo e curso técnico

Em todas as entrevistas os temas foram abordados espontaneamente pelos entrevistados. O contato prévio com os entrevistados, explicando o objetivo da pesquisa e importância de seus depoimentos, possibilitou que entrevistados abordassem certos assuntos, muitas vezes, antes mesmo do tema ser apresentado. As entrevistas duraram em média uma hora e meia, em alguns

casos tive que voltar na casa dos entrevistados para esclarecer algumas dúvidas que surgiram.

Durante a realização das entrevistas e conforme meu contato com os entrevistados foi aumentando, foi possível perceber como meus conhecimentos concentravam em conhecimentos teóricos. Dois saberes começaram a interagir, o meu saber e o saber de quem entrevistei. Tentei colocar-me sempre como uma tradutora do modo de como eles viam e representavam a vida; procurei enxergar suas idéias presentes em suas palavras. Outra realidade também foi posta a minha frente, deparei-me com gente de carne e osso e seus problemas concretos, como idas a médicos e dores. E isso requeria calma, paciência e sensibilidade, pois, estava vivendo o tempo dos meus entrevistados e não o meu tempo mais.

Ser um bom pesquisador para Silva (1992), inclui deixar crescer o conhecimento dentro de si, a emoção, o amor ao trabalho que está desenvolvendo e a identificação com isso. “É a admissão de que o homem não se enxerga sozinho. E que ele precisa do outro como seu espelho e guia” (Da Matta, 1975, p. 35). A pesquisa é a arte da garimpagem e o pesquisador assemelha-se a um artista.

De maneira geral posso dizer que todas as entrevistas foram bem sucedidas. Muitos entrevistados diziam que não tinham nada de útil para me contar, o que me remeteu ao que Thompson (1992) diz no seu livro *A voz do passado: história oral*. Então, seguindo os conselhos do autor, tentei reafirmar que as experiências que cada um possuía eram preciosas, desconhecidas e fundamentais para se construir a verdadeira história das relações entre brancos e negros na Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

As reflexões sobre memória e a concepção de história de W. Benjamin (1987), também foram fundamentais na reafirmação da importância das lembranças dos entrevistados. Para este autor “o cronista que narra os acontecimentos, sem distinguir entre os grandes e os pequenos, leva em conta a verdade de que nada do que um dia aconteceu pode ser considerado perdido para a história” (Benjamin, 1987, p. 223).

Uma relação de confiança foi sendo construída a cada entrevista e a cada contato, sendo assim, acredito que meus propósitos foram atingidos. Os entrevistados me receberam em suas casas, apenas três deles preferiam que a entrevista fosse em outro lugar, dois optaram pelo sindicato ferroviário e um pela Estação Ferroviária de São Carlos. Ao chegar na casa dos entrevistados, geralmente eles já haviam reservado um lugar da casa para me receber, na maioria das vezes a sala. Os familiares dos entrevistados nos deixavam a sós durante toda a entrevista, apenas quando acabávamos de conversar é que eles apareciam para ver as fotos que eu havia levado, oferecer alguma coisa e conversar. Nesse momento foi estabelecida uma grande interação, na qual os familiares e entrevistados se soltavam mais e muitas vezes acabaram por complementar alguns trechos da entrevista.

Ao iniciar as entrevistas eu percebia que os entrevistados pareciam constituir-se primeiro como sujeitos – tentando reorganizar a experiência e o relato como algo vivo que incorpora o passado ao presente, dando-lhes novas dimensões; fazendo um caminho, onde viver e reviver fazem parte da relação entre o ser e a consciência. Ao reivindicar e assegurar para si o direito de organizar e expor sua fala, o sujeito reapropria-se do vivido, acrescentando um

novo conteúdo para muitos imperceptíveis: o relato de sua própria voz, como ato de reflexão. Ao final dessa reorganização eles me diziam: “Pronto, quer saber mais alguma coisa? – Então, agora você faz a pergunta que você quiser”.

O modo de lembrar é tanto individual quanto social. O grupo transmite, retém e reforça as lembranças. “Mas, o entrevistado ao trabalhá-las, vai lentamente individualizando a memória comunitária e, no que lembra e como lembra, faz com que fique somente o que tem significado para ele” (Bosi, 1994, p. 31). Assim, a memória do indivíduo depende de seus relacionamentos, com a família, com a classe social, com a profissão; enfim com os grupos de convívio e os grupos de referências peculiares a esse indivíduo.

Antes que eu começasse a fazer as entrevistas, meu orientador havia dito que eu teria facilidade em falar com ambos os grupos. Realmente pude comprovar isso. Quando eu chegava em uma casa, os entrevistados brancos me viam como branca. E os entrevistados negros na maioria das vezes diziam que eu me parecia com uma neta deles: “minha neta é assim como você, morena, não negra”.

Ser ferroviário no Brasil dessa época significava ter uma profissão privilegiada. Todos os entrevistados tinham orgulho disso e diziam que as pessoas os tratavam com muito respeito e prestígio, eles sempre comentavam que possuíam crédito na cidade em vários estabelecimentos comerciais devido à profissão que tinham. Como sabemos somos formados por várias identidades e muitas vezes a identidade do trabalhador ferroviário era mais perceptível do que a identidade étnica e racial. Isso me exigiu um laço forte de aproximação com os entrevistados para que eles pudessem realmente falar a respeito das questões que

me interessavam. No grupo dos entrevistados brancos certamente a identidade de trabalhador ferroviário era mais afluída. Nos trabalhadores negros isso se misturava com o que Pollak (1989) chama de memória subterrânea e indizível que só conseguiu ser diminuída com a aproximação do pesquisador e do pesquisado.

O silêncio, a respeito de certas questões raciais, se fez, de certa forma para permitir a convivência entre os trabalhadores brancos e negros. Isso demonstra que o trabalho da memória também está associado à organização social da vida. Os relatos fazem-se ligados às relações de poder. Assim fica-se difícil romper as barreiras formadas pelas relações de classe, gênero, etnia e raça prevalente em uma sociedade. Essas relações inserem-se nos corpos das pessoas, definem seus habitus e compõem suas identidades.

Para Bourdieu (2001) os habitus estão “inscritos” nos corpos das pessoas. Assim, as maneiras de ser, suas disposições (gostos e simpatias), na verdade, são resultantes de uma internalização e naturalização das divisões do mundo social. Tais disposições para agir de uma determinada forma são construídas por toda a vida, iniciando-se desde a infância. Um exemplo é o depoimento do senhor Luis, por mais que este entrevistado reconhecesse o preconceito, ele deixou passar, porque sentia que não podia fazer nada para mudar a situação. Em sua entrevista ele diz que o preconceito sempre existiu, mas que ele deixava isso para lá e dava graças a Deus pelo que tinha conseguido na vida.

A interação entre pesquisador e pesquisado é própria de cada um e o resultado disso depende muito de como se dá essa interação. Quando ele ocorre de uma maneira forte os resultados são bons. Em uma das minhas entrevistas essa interação ocorreu de forma tão profunda que quando um entrevistado estava

contando-me um episódio que havia ocorrido eu espontaneamente respondi a ele: “Ah é, eu me lembro”. Como eu poderia me lembrar disso? O episódio havia ocorrido por volta de 1955 e eu nesse ano nem havia nascido. O que houve foi uma mistura entre o pessoal e o existencial, o que eu havia lido sobre a ferrovia e o que eu havia escutado. Mas, na realidade, o que me parecia é que eu realmente havia estado lá.

A experiência de campo como demonstra Silva (1992) tem a capacidade de despertar a importância das pequenas coisas, dos pequenos gestos e frases. É preciso se tornar uma observadora minuciosa dos detalhes para conseguir atingir os objetivos. Somente quando o pesquisador incorpora os pequenos elementos e desperta a emoção para além do conhecimento racional é que ele se constitui como verdadeiro pesquisador.

A pesquisa de campo é realmente como a arte da garimpagem. A cada nova entrevista novas coisas podem ser descobertas. A arte de aprender a fazer uma entrevista também é algo que só se aprende na prática; pode-se ler vários manuais, obter várias dicas, mas é só praticando o ato de entrevistar e o entrevistar novamente que se aprende como fazer, principalmente reparando nos seus próprios erros. O fato de transcrever a entrevista logo depois de terminada ajudou a perceber onde estavam os erros, as perguntas que ficaram ambíguas e qual era o momento certo da interferência.

Por meio das entrevistas busquei sempre entender os papéis que os ferroviários exerciam, logo, foram abordados problemas de biografia, de história e de contatos dentro da estrutura social, no caso aqui, a ferrovia. Por isso, não utilizei um modelo universal para realizar essa pesquisa, pois, se entende que isso

pode levar ao fetchismo do conceito, como afirma Mills (1982). Essa pesquisa pareceu-me ir de encontro às idéias de C. Wright Mills (1982) escritas em sua obra *A imaginação sociológica*, pois buscou-se realizar nesse trabalho algo que ultrapassasse os limites entre as diferentes áreas do conhecimento, ou seja, procurou-se enfatizar a idéia de que o individuo só pode compreender sua própria experiência e avaliar seu próprio destino, localizando-se dentro de um período.

Pretendeu-se tratar aqui do homem e da sociedade, tentou-se a compreender a biografia e a história e as ligações das duas numa variedade de estruturas sociais. As estruturas sociais, por sua vez, diferem profundamente em seus graus e tipos de unidade. Por isso, justificou-se não aplicar nessa pesquisa uma grande teoria, um esquema universal em termos do qual possamos compreender a unidade da estrutura social.

Em cada entrevista preocupei-me com o significado e com as interpretações que os entrevistados davam ao que contavam. A idéia foi interpretar o que significava determinada situação aos olhos de quem foi entrevistado. Também me preocupei em entender o “mundo” de quem eu estava pesquisando, ou seja, o sistema denso de significados que vivem os entrevistados. O comportamento humano segundo Geertz (1989) é algo essencialmente simbólico, formado de sistemas entrelaçados de signos interpretáveis e cabe ao pesquisador a tarefa de compreendê-los.

Capítulo 2: Desigualdades Raciais no Brasil

Como se sabe essa pesquisa de mestrado tenta entender as relações raciais entre brancos e negros que trabalharam juntos na ferrovia em São Carlos. Logo, faz-se necessário, algumas considerações a respeito da existência ou não de desigualdades raciais entre esses grupos, com base em alguns autores.

O primeiro autor abordado é Florestan Fernandes (1978), ao tentar explicar as razões da desigualdade racial no Brasil, esse autor afirma que os imigrantes e os negros eram produtos de duas sociedades com níveis diferentes de desenvolvimento econômico e social. Para esse autor, enquanto os europeus vinham de sociedades que já haviam experimentado as dificuldades do crescimento e desenvolvimento capitalista, ensinando seus trabalhadores como se portarem frente à competição econômica. Os brasileiros, ao contrário, haviam crescido em uma sociedade com relações de trabalho baseadas na escravidão, coerção e no domínio senhorial da força de trabalho com caráter pré-capitalista.

A experiência da escravidão, segundo Florestan (1978), deixou apenas desvantagens para os afro-brasileiros, pois, além de deixar uma forte herança racista, que fazia com que os brancos não aceitassem os negros como iguais, garantindo-lhes oportunidades de plena integração na sociedade, a escravidão também causou a “mutilação” dos escravos no aspecto intelectual, moral, social e econômico. Os escravos aprenderam habilidades não compatíveis com o mercado durante a escravidão. A família negra foi corroída, destruída e nada se fez para introduzir no escravo o sentido de comunidade e de auto-estima.

Ao contrário, buscou-se apenas destruir qualquer solidariedade e apoio que pudesse haver entre os escravos, alegando-se motivos de segurança.

Por isso, quando os imigrantes chegaram e começaram a competir com os negros no mercado de trabalho, não houve competição, os negros foram substituídos. Os imigrantes eram trabalhadores que possuíam a ética de trabalho adequada, e além do mais encontraram apoio nas estruturas de sociedade familiar. Assim, na visão de Florestan (1978) os negros foram marginalizados, o preconceito racial gerado pela elite brasileira servia para manter e legitimar a distância do mundo dos privilégios e direitos de privações e deveres, funcionando como uma lógica justificadora da desigualdade. Os negros não estavam preparados para agir após a abolição como trabalhadores livres. O regime escravista havia preparado os negros apenas para uma rede de ocupações e serviços que eram essenciais, mas que não interessava ao trabalhador branco, segundo este autor.

George Reid Andrews (1998) faz um debate com Florestan (1978) ao questionar se a dicotomia entre europeus modernos, progressistas, altamente especializados e muito esforçados, e afro-brasileiros alienados, irresponsáveis e sociopatas encontra realmente apoio. Para esse autor nem tanto; o que se vê na realidade, na sua opinião, é uma situação mais ambígua, na qual imigrantes e negros eram semelhantes.

Certamente, os imigrantes possuíam vantagens sobre os negros na área da alfabetização. Afinal havia pouco interesse em investir na educação dos negros. Porém, a questão é, se as habilidades no trabalho dependiam do grau de instrução. Andrews (1998) coloca que as próprias fontes de Florestan (1978)

admitem que o trabalho dos negros não era pior do que o dos brancos. Andrews também demonstra em dados do Departamento do Trabalho do Estado de 1912⁴, que brasileiros, africanos e europeus pareciam todos igualmente capazes de dominar as operações básicas do trabalho.

A preferência pelo trabalhador imigrante, para esse autor, foi fundamentada em parte pela discriminação contra trabalhadores nacionais, principalmente o negro. Mas também, não pode se dizer apenas, que essa preferência é consequência do meio social anômico. Certamente existem evidências indicando que, no período pós-abolição, os negros sofriam do crime, da pobreza e da desorganização social, porém essa anomia não era apenas limitada aos negros.

Portanto, na falta de evidências de que os imigrantes possuíam claras vantagens sob os negros, em termos de habilidades ou no uso das normas sociais convencionais, a tese de Florestan (1978) para Andrews (1998), na sua forma original, é impossível de se sustentar. No entanto, existem alguns fatores que podem ser úteis para explicar a marginalização da população negra, dentre esses a importância do racismo branco, que se retratou em todos os níveis da sociedade brasileira.

As atitudes raciais eram visíveis principalmente no âmbito da elite, contudo demonstrar a preferência por trabalhadores brancos, em vez de negros, não é muito fácil, uma vez que os patrões não registravam uma explicação do motivo da preferência por certo trabalhador. Por mais que o racismo desempenhou

⁴ ANDREWS, George Reid. *Branco e Negros em São Paulo (1888-1988)*, Tradução de Magda Lopes, Bauru, São Paulo: EDUSC, 1998.p.123.

um papel importante nessas decisões, ele sozinho é insuficiente para aparente rejeição pelos negros. Segundo Andrews (1998) após a abolição algumas mudanças transformaram as condições no mercado de trabalho. Dentre essas mudanças destacaram-se as exigências do negro agora livre, por condições salariais, horas de trabalho e de proteção aos seus filhos; a segunda mudança foi o programa de imigração subsidiada, que de certa forma pôs fim ao poder de barganha que os negros tinham adquirido frente aos seus patrões, pois, inundou o mercado de trabalho com trabalhadores, os quais em sua maioria, por serem pobres e terem vindo para o Brasil sem capital, eram vulneráveis as exigências dos patrões.

A terceira mudança foi que, além de trazer para o Brasil os imigrantes mais pobres, trouxe-os em unidades familiares, buscando sempre reduzir a proporção de homens sozinhos. Os homens casados tinham que se preocupar com a sobrevivência de suas esposas e filhos. Dessa forma o subsídio da migração de famílias pobres enfraqueceu mais ainda o poder de barganha, lotando o mercado de trabalho também com o trabalho das mulheres e das crianças. Ao se recusarem à coerção que vivenciaram no local de trabalho, e afastando suas mulheres e filhos do mercado de trabalho, os negros propuseram uma nova ordem para o trabalho, que os patrões não queriam e não precisavam aceitar devido à imigração subsidiada (Andrews, 1998).

Para Andrews (1998) as interações entre os patrões, os empregados e o Estado republicano explicam a substituição dos trabalhadores negros na economia e sociedade após a abolição. É obvio que a herança da escravidão ajudou a construir esse processo, gerando patrões não dispostos a negociar com

seus ex-escravos, que exigiam condições de trabalhadores livres. Conseqüentemente os imigrantes brancos saíram ganhando no processo de desenvolvimento econômico em relação aos negros. Os motivos da substituição dos trabalhadores negros não são encontrados nas habilidades dos trabalhadores imigrantes, mas sim, na política do Estado que pôs fim a negociação dos negros, inundando o mercado de trabalhadores europeus.

Em um primeiro momento essa política enfraqueceu o movimento dos libertos, ex-escravos, mas, nas décadas de 1910 e 1920 os imigrantes passaram a fazer exigências individuais e coletivas sobre suas condições de trabalho. Em virtude disso houve uma mudança na política do Estado de São Paulo, que pôs fim à imigração subvencionada e retomou o uso da mão de obra dos negros, porém, de uma maneira subordinada no mercado de trabalho braçal (Andrews, 1998).

Andrews (1998) afirma que esse intervalo de trinta anos prejudicou excessivamente os negros, desde a abolição até a retomada desses no mercado de trabalho. Esses trabalhadores foram privados da experiência e da renda do trabalho conseqüentemente quando retornaram ao trabalho tiveram que se conformar com cargos subalternos; isso também ajudou a reforçar suposições raciais relacionadas aos negros.

Para o autor Hasenbalg (1979) a discriminação e preconceito também têm uma outra função, que difere da análise de Florestan (1978). Houve no Brasil, segundo Hasenbalg (1979), uma tendência a desqualificar os não brancos da competição pelas posições mais almejadas que resultaram do desenvolvimento capitalista e da diferenciação da estrutura de classes.

Hasenbalg (1979) não concorda com a afirmação de Florestan (1978) de que as conseqüências das relações raciais pós-abolição sejam resultados do legado escravista. Ele entende que a discriminação e o racismo no pós-abolição são as principais causas da subordinação social dos não brancos e seu recrutamento a posições sociais inferiores. O preconceito e a discriminação surgiram assim, em função dos interesses materiais e simbólicos do grupo dominante branco durante o período posterior ao fim do escravismo. Para Florestan (1978) não, a discriminação e o preconceito, como já foi colocado, foram causados pela reminiscência do passado escravista, e segundo ele tenderia a diminuir com o desenvolvimento industrial/ tecnológico do Brasil.

Continuando seu debate com Florestan (1978), esse autor afirma que as desigualdades raciais no Brasil apresentam um componente racial inequívoco, que não pode ser reduzido a diferenças de educação, renda, classe e, o que é decisivo, não poderia ser reduzido, diluído, num gradiente de cor. Quando se esgotam as variáveis de status e classe social (renda, escolaridade, local de residência) persiste inexplicavelmente um resíduo substantivo que para Hasenbalg (1979) só pode ser atribuído à desigualdades raciais existente entre brancos e negros.

Para Florestan (1978) os negros teriam uma integração tardia na sociedade de classes. Hasenbalg (1979) não concorda com essa idéia, para ele, a integração do negro foi subordinada e criou uma situação de desvantagens permanentes que o preconceito e a discriminação tendem a reforçar.

Hasenbalg (1979) afirma ainda que o mito da democracia racial e o ideal de branqueamento são produtos da elite branca e têm a conseqüência de

evitar conflitos ou desmobilizar os negros e legitimar desigualdades vigentes na sociedade, pois quem discrimina não se identifica como discriminador. Quando o trabalho escravo foi substituído pelo trabalho branco teve-se a campanha do branqueamento no Brasil, que segundo esse autor, juntamente com o pensamento abolicionista tinha bases racistas.

Esse autor afirma que as manifestações de práticas discriminatórias no Brasil não são abertas e poucas são visíveis, o que dificulta uma mudança. E também a reação dos negros geralmente é de negação, não reconhecer a existência de discriminação; não enfrentar, reconhecer a existência de discriminação para si e para o outro, mas, não agir contra ela; ou de enfretamento, reconhecer a discriminação e agir no sentido enfrentá-la ou superá-la.

Giralda Seyferth (2002), a respeito dessas questões de desigualdades afirma que diferenças culturais e/ou fenotípicas foram assinaladas com a “sinonímia” da desigualdade. A partir daí as noções de raça, etnia e nação têm sido usadas de maneiras diversas para classificar e ordenar hierarquicamente, indivíduos e grupos sociais. As minorias, quaisquer que sejam seus elementos de identificação (raça, cultura, etc) segundo essa idéia, perturbariam a ordem natural, por isso seriam socialmente desqualificadas.

Segundo essa autora, a respeito do Brasil, a nação ideal pensada deveria seguir o modelo ocidental: uma civilização latina, de língua portuguesa e população de aparência branca. De fato esperava-se a assimilação cultural e física dos europeus e o desaparecimento dos negros e mestiços mais escuros. A nação imaginada pelo nacionalismo brasileiro, portanto, não tinha espaço para negros nem mesmo para os mestiços. Mas, isso não ocorreu, e a tentativa de assimilação

forçada, levada ao cabo por um Estado autoritário, demonstrou a dificuldade do nacionalismo conviver com a pluralidade brasileira.

Os negros, especialmente nas últimas décadas, ao construir uma identidade fundamentada na luta contra o preconceito e a discriminação, denunciaram a falácia da imaginada formação nacional. Abolição e miscigenação, por si mesmas, não acabaram com as desigualdades sociais decorrentes do racismo.

O racismo continua sendo, até hoje, forjar uma explicação natural para diferenças sociais e étnicas, supondo uma hierarquia herdada das classificações raciais deterministas gestadas nos últimos séculos. (Seyferth, 2002, p.39)

Assim, para essa autora, o mito da democracia racial no Brasil continua afirmando uma igualdade e um entendimento que não tem respaldo na vida cotidiana do país. No Brasil como em outros lugares em que diferenças étnicas e raciais têm relevância como fenômenos sociais, persistem os etnocentrismos e os racismos, pois, em geral, as diferenças aceitas são aquelas que podem ser assumidas como parte da cultura ou do tipo nacional. Na opinião de Seyferth (2002) a desigualdade concedida como beneplácito é a própria essência do racismo.

Na visão de Guimarães (2002b) o racismo em nosso país se perpetua por meio de restrições fatuais da cidadania, por meio de imposições de distâncias sociais criadas por diferenças enormes de renda e educação, por meio de desigualdades sociais que separam brancos de negros, ricos de pobres. Em termos materiais, na ausência de discriminação racial institucionalizada no Brasil, o racismo se reproduz pelo jogo contraditório entre uma cidadania definida, por um lado, e, por outro, uma cidadania cujos direitos são, em geral, ignorados, não cumpridos e estruturalmente limitados pela pobreza e pela violência cotidiana.

A raça não tem, no âmbito do campo dos estudos raciais Brasil, um estatuto biológico, ou seja, como afirma Guimarães (2002b) as raças não são um fato do mundo físico. Elas existem, contudo, de modo pleno, no mundo social, são produtos de formas de classificação sociais com implicações substantivas para as oportunidades individuais no interior dos diferentes grupos sociais. Por decorrência, para esse autor, o racismo é entendido como uma forma bastante específica de naturalizar a vida social, isto é, de explicar diferenças pessoais, sociais e culturais a partir de diferenças tomadas como naturais.

Assim é o racismo no Brasil; sem cara. Travestido em roupas ilustradas, universalistas, tratando-se a si mesmo como anti-racismo, e negando, como anti-nacional, a presença integral do afro-brasileiro ou do índio-brasileiro. Para este racismo, o racismo é aquele que, separa, não o que nega a humanidade de outrem; desse modo racismo, para ele, é o racismo do vizinho. (Guimarães, 2002b, p. 57)

As práticas racistas são, quase sempre, encobertas para aqueles que as perpetuam por uma conjunção entre senso de diferenciação hierárquica e a informalidade das relações sociais. Isso torna permissíveis diferentes tipos de comportamentos verbais ofensivos e condutas que ameaçam os direitos individuais. Trata-se de um racismo as vezes sem intenção, como afirma Guimarães (2002b), as vezes de brincadeira, mas sempre com conseqüências sobre os direitos e as oportunidades de vida dos atingidos.

O caráter dessa discriminação no Brasil quase sempre não é explícito, por isso não pode ser na maioria das vezes detectado. O fator racial geralmente apresenta-se diluído em uma série de características pessoais, todas de ordem atribuída. O senso comum geralmente confunde discriminação racial com discriminação de classe.

Ora, parece-me que a confusão brasileira tradicional entre discriminação de classe e discriminação racial se deve, tanto a uma postura ideológica, quanto a confusão e o constante deslizamento entre os significados do termo classe. (Guimarães, 2002a, p. 44)

As pessoas que acreditam na democracia racial no Brasil, na opinião de Guimarães (2002a), não são alienadas e também isto não significa que não percebam a discriminação, mas sim que, a discriminação quando existe, na opinião dessas pessoas, não é atribuída a raça e caso fosse, seria vista como episódio marginal.

A diferença entre Guimarães (2002a) e Florestan (1978) é que enquanto Florestan entende democracia racial no Brasil como uma ideologia de dominação, um modo cínico e cruel de manter as desigualdades sociais e econômicas entre brancos e negros, acobertando e silenciando a permanência do preconceito de cor e das discriminações raciais. Guimarães (2002a) vê democracia racial também como um compromisso político e social do moderno Estado republicano brasileiro, que vigorou, alternando força e convencimento, do Estado Novo de Vargas até a ditadura militar.

Para esse autor o discurso universalista que prescreveu uma igualdade formal e abstrata entre todos os brasileiros, colocado acima e além de qualquer contato ou engajamento dos interesses reais, constituiu, desde a abolição, a marca característica do racismo brasileiro. A idéia do direito igualitário, contrário a distinções e aplainador das diferenças, permitiu a constituição da nação brasileira como tal; ou seja, as regras de pertinência nacional suprimiram e subsumiram sentimentos étnicos, raciais e comunitários.

Capítulo 3: A Ferrovia e Cidade de São Carlos

A Estrada de Ferro

Para se entender como era a vida dos ferroviários é preciso primeiro entender um pouco da história da ferrovia e este é o intuito desta parte do trabalho. A ferrovia, desde suas origens, como progresso técnico, adquiriu diversas representações, construções que lhe atribuíam diversos sentidos e variados significados. Representada como o instrumento concreto do desenvolvimento do capitalismo, como uma forma de ocupação mais tecnológica e rápida, que aproximava espaços, a ferrovia adquiriu a imagem de uma empresa moderna com práticas de racionalização e proletarização necessárias a sociedade burguesa. Os trens e os trilhos figuravam como algo modernizador e semeador da urbanização, da ideologia e do progresso, capazes de alargar fronteiras e marcar o pioneirismo de homens.

Pouco tempo depois do surgimento da Estrada de Ferro no mundo, o Brasil também fez tentativas a respeito desse novo investimento. Assim, em 1835, surgiu a “Lei Feijó”, que visava ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, por meio da estrada de ferro. Entretanto, transcorreram-se os anos sem que o plano fosse concretizado. O ambiente ainda pouco favorável às estradas de ferro e as agitações políticas que conturbavam a vida do país nesse período de Regência foram responsáveis pela ineficácia dessa primeira lei ferroviária.

Somente em 1850 o país abriu-se a uma nova era de prosperidade que se refletiu nos mais variados setores da vida nacional. Assim, o ano 1852 marcou o início de uma nova fase da história ferroviária do Brasil. Com uma nova lei o governo brasileiro instituiu concessões ferroviárias e favores mais sólidos e positivos, o que provocou enfim, o rompimento ao entrave a atração de capital estrangeiro ao Brasil (Matos, 1990).

O primeiro trecho da ferrovia no Brasil foi inaugurado em 30 de abril de 1854, esse trecho compreendia pouco mais de quatorze quilômetros. Mauá no ato da inauguração da estrada, onde estava presente o imperador, proferiu as seguintes palavras:

Essa estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará (Matos, 1990, p.65).

Nos seus primórdios a ferrovia no Brasil enfrentou algumas dificuldades. O historiador ferroviário Adolfo A. Pinto nomeou esse período de: “período das tentativas malogradas”. O malogro a que se referiu estava associado à ausência de capital nacional disposta à realização de investimentos no setor e a não competitividade do meio brasileiro em relação a outros pólos de atração do investimento. O período posterior (1850-1880) foi caracterizado pelo autor como uma fase de notáveis resultados positivos, por contar com concessões feitas com os favores de zona privilegiada e garantia de lucros. A partir de 1880 abriu-se uma terceira fase, na qual as estradas ainda contavam com o privilégio da zona, mas, já dispensavam as garantias de juros. Em 1891 iniciou-se, segundo esse autor, a quarta fase, definida pelo regime de plena liberdade, a atividade ferroviária, em completo desenvolvimento, se emancipa da proteção do Estado, tornando-se livre a qualquer um a construção de estradas de ferro, desde que os direitos adquiridos fossem respeitados (Costa, 1976, p.32).

A agricultura de São Paulo, em meados do século XIX, além da produção de açúcar, já contava com a cultura do café, que começava a despontar. Nesse contexto surgiu a necessidade da ligação das áreas produtivas aos portos de exportação. A única maneira de transpor os problemas das péssimas condições das estradas e ao mesmo tempo baratear o custo do transporte era construindo estradas de ferro. Assim, o decreto 1.759, de 26 de abril de 1856, concedeu ao Marquês Monte Alegre, a Pimenta Bueno e a Mauá, o privilégio pelo prazo de noventa anos para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Santos, passasse por São Paulo e se dirigisse a Jundiaí.

Depois de algumas discussões formou-se o decreto 2.601, de 6 de junho de 1860, que aprovou os estatutos da companhia de estrada de Ferro de Santos a Jundiaí. Nesse contexto foram estabelecidas negociações com empresas inglesas para a construção da estrada de ferro e aos 24 de novembro de 1860 iniciou-se a construção da estrada. Menos de quatro anos mais tarde inaugurou-se o primeiro plano da estrada. Em 1866 a linha atingiu São Paulo e no ano seguinte alcançou Jundiaí, num percurso de quase 140 quilômetros. Essa ferrovia, conhecida como São Paulo Railway, se tornou a mais importante ferrovia paulista e a mais lucrativa empresa Britânica na América Latina. Era ela que monopolizava todo o trajeto para o porto de Santos e, conseqüentemente, o transporte de toda produção do Centro-Oeste e Oeste do Estado de São Paulo (Azevedo, 1987).

Construído o trecho que ligou o litoral ao planalto, a companhia inglesa não se interessou mais pelo prolongamento de suas linhas além de Jundiaí. Coube então, aos fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar

os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pelo café. O primeiro movimento com o intuito de aumentar a malha ferroviária resultou na fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, popularmente conhecida como Paulista. A Paulista foi a primeira companhia que se organizou em São Paulo, como também a primeira a contar com o dinheiro exclusivamente provincial, vinculado ao café. Em março de 1870 iniciaram-se as obras da Paulista que visavam ligar Jundiaí a Campinas e em 11 de agosto de 1872 foi inaugurado o trecho que fazia essa ligação (Saes, 1981, p.81).

Logo após o fim desse primeiro trecho inaugurado pela Paulista impõe-se a expansão da ferrovia pelos fazendeiros que tinham seus interesses para além de Campinas. Assim, na década de setenta não houve apenas o surgimento e a concretização da primeira etapa do sistema ferroviário, mas também o início de sua expansão. A rede ferroviária Paulista surgiu “com efeito, a feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção dos seus meios de ação” (Matos, 1990, p. 83).

A Companhia Paulista foi importante pelo pioneirismo no sentido da expansão ferroviária pelo capital cafeeiro. É evidente, portanto, que outros municípios, como Sorocaba, Mogi-Mirim, se interessaram pelo investimento ferroviário, motivado pelo exemplo bem sucedido da Paulista.

Assim, três Companhias de Estradas de Ferro surgiram na década de setenta, não só com o intuito de levar os trilhos de Campinas a outras regiões, mas também com o intuito de promover a ligação de outras regiões à capital, sem ter que utilizar o tronco inicial da Paulista ou a linha de São Paulo a Jundiaí. É o caso da Ituana que saindo de Jundiaí chegaria a Itu, organizada em 1870 e

inaugurada em 1873; a Sorocabana que saindo de São Paulo chegaria a Sorocaba, organizada em 1870 e inaugurada em 1875. E a Mogiana que saindo de Campinas chegaria a Mogi-Mirim, organizada em 1872 e inaugurada em 1875 (Saes, 1981, p. 82).

O decênio de 1880 a 1890 foi o de maior desenvolvimento ferroviário paulista. Foi nessa época também que surgiram os grandes centros cafeeiros de Limeira, São Carlos, Araraquara, Descalvado, Jaboticabal e Ribeirão Preto. Foi graças a esses fatores que o oeste paulista começou a ser povoado (Toledo, 1998). Outro ponto desse decênio foi à introdução de imigrantes no país de forma mais acentuada. Foi nesse período que a Mogiana atinge Ribeirão Preto e as margens do Rio Grande. Várias cidades como Itapira, Pinhal e Poços de Caldas, essa em Minas Gerais, foram alcançadas por esses ramais.

Quanto a Paulista, seu prolongamento deveria sair de seu ramal de Rio Claro. Era dessa companhia o favorecimento para o prolongamento até São Carlos, através das terras do Morro Pelado, dando acesso à região de Jaú, Dois Córregos a Brotas. Mas, Antônio Carlos de Arruda Botelho, conhecido como Conde do Pinhal, defendia o trajeto pelo Cuscuzeiro, traçado que beneficiaria suas terras. Porém, a Paulista recusou essa opção em 1880.

Assim, em 1881 o Conde do Pinhal organizou sob sua direção uma companhia com o nome de Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro, que construiu o prolongamento até São Carlos, sendo inaugurado em 15 de outubro de 1884. Em 1887 a Companhia Rio Claro foi vendida aos ingleses, passando a chamar Rio Claro Railway Company. Sob a direção inglesa iniciou-se o prolongamento de Araraquara a Jaboticabal e de São Carlos a Santa Eudoxia e

Ribeirão Bonito. No ano de 1892 a Paulista conseguiu concretizar suas pretensões iniciais, pois essa companhia comprou a companhia inglesa e retificou o traçado conforme seu projeto.

A viabilidade das ferrovias paulistas, enquanto empresas, estava, desde sua origem diretamente vinculada ao café. A Ituana e a Sorocabana de início apresentavam-se como exemplos de linhas deficitárias, uma vez que, nem Itu, nem Sorocaba produziam café e a região a ser servida por ambas não comportava a existência de duas ferrovias. Assim, em 1880 as duas companhias se fundiram e acabaram passando para o controle do governo do Estado. Foi dessa forma conseguiram subsistir (Segnini, 1982).

Este capítulo aborda apenas as principais estradas que surgiram nessa época (Mogiana, Paulista, Sorocaba e Ituana), pois, essas se figuravam como a síntese da evolução ferroviária de São Paulo. Mas é importante lembrar que várias outras estradas foram sendo fundadas e construídas, todas estradas “cata-café”. Algumas partindo de cidades maiores, mas muitas partindo de simples estações de estradas principais, às quais acabaram incorporando-se com o tempo.

A imigração, nesse período, também se consagrou; surgiram sociedades com a finalidade de promover correntes imigratórias e prestar auxílio e proteção aos imigrantes. Foi a partir de 1882 que passagens ferroviárias foram fornecidas gratuitamente aos imigrantes como meio de facilitar o deslocamento de mão-de-obra do litoral para o interior do Estado. Assim, com a abolição em 1888, a lavoura cafeeira em São Paulo não sofreu nenhum grande colapso, pois, utilizou-se da mão-de-obra do imigrante para sua existência (Trento, 1989).

No decênio de 1890 a 1900 todas as ferrovias prolongaram suas linhas. O governo do Estado incentivou mais ainda a imigração (Franco, 1974; Schawarz, 1987). Os imigrantes também colaboraram na construção dos novos ramais ferroviários. A Paulista e a Mogiana foram as empresas que melhor aproveitaram a mão-de-obra imigrante. Foi somente depois da abolição que os negros puderam efetivamente trabalhar no empreendimento ferroviário.

As origens do setor industrial surgiram a par das fazendas. Um exemplo disso foi a Companhia Paulista, uma empresa fundada segundo o interesse dos fazendeiros da região de Campinas, em 1886 era considerada o maior empregador industrial do Estado, segundo Warren Dean (1991, p.60). O Estado de São Paulo diferia dos outros Estados porque apresentava uma concentração da capacidade industrial, empresarial, associada a uma mentalidade capitalista.

Em 1901 ocorreu a primeira greve na Companhia Paulista, esta greve reivindicava melhores salários para os trabalhadores. Iniciada nos armazéns de Rio Claro, este movimento fracassou, foi sufocado com violência pela polícia e ocasionou a demissão de muitos ferroviários.

Nesse ano também foi fundada a Escola de Aprendizes da Paulista. Esta escola possuía dois objetivos: de um lado, formar mão-de-obra qualificada para o trabalho ferroviário. De outro lado, como seus alunos eram filhos de ferroviários que nela começavam a estudar desde a tenra idade, a Escola de Aprendizes foi um dos recursos empregados para a constituição da chamada "família ferroviária", fiel e identificada com a ferrovia, seus objetivos e métodos (Saes, 1981, p.93).

Tendo sido fundada por grandes proprietários de escravos, a Paulista procurava então, se adequar aos novos tempos, substituindo uma relação entre capital e trabalho ainda fortemente impregnada pela mentalidade escravista, por relações pautadas pelo assistencialismo e pelo paternalismo. Assim, além de investir intensamente na formação técnica de seu pessoal desde a infância, a Paulista também criou inúmeras entidades assistenciais (que asseguravam assistência médica e aposentadorias, dentre outros benefícios). Com o tempo passou a possuir a mão-de-obra ferroviária mais qualificada do Brasil, um dos fatores-chave para a compreensão de sua extrema eficiência enquanto ferrovia.

A primeira década do século XX contou, ainda, com a realização de um dos mais importantes empreendimentos já levados a efeito no país, o início da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que se propunha a tornar efetivo e viável a comunicação terrestre com o Mato Grosso. Depois de muita discussão, Bauru foi indicada como ponto inicial mais convincente para o traçado que visava ligar São Paulo ao sul do Mato Grosso. Assim, foi organizada, em 1904, a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. É importante lembrar que, em 1904, quando a firma empreiteira da Noroeste mandou para Bauru a primeira comissão de engenheiros para realizar os estudos necessários, a cidade ainda não havia sido alcançada pela ferrovia (Possas, 2001, p.42).

Uma outra companhia de estradas de ferro foi fundada no final do século XIX começo do século XX em Araraquara. Esta companhia conhecida como Araraquarense, também pretendia atingir o Estado do Mato Grosso. Em 1912 seus trilhos alcançaram São José do Rio Preto, onde ficaram parados por muito tempo. Inúmeros problemas foram enfrentados por essa companhia que

acabou em 1919 sendo encampada pelo Estado. Só muito mais tarde, depois da década de quarenta foi que a Araraquarense conseguiu estender suas linhas e finalmente atinge seu objetivo de alcançar a divisa com o Mato Grosso no local denominado Porto do Taboado.

A Primeira Guerra Mundial colocou as ferrovias em um momento de crise, causado pela retração das exportações. O ano de 1914 representou uma crise que adivinha não só das limitações do mercado externo, mas também da situação econômica interna.

Um fato importante que ocorreu em 1920 na história ferroviária foi a construção pela Sorocabana da ligação de Mairinque a Santos, o que quebrou o monopólio da São Paulo Railway na comunicação do litoral com o planalto. As vantagens dessa ligação ferroviárias foram que além de quebrar o monopólio da companhia inglesa, também facilitou a comunicação pela igualdade de bitola com as demais estradas do interior do Estado.

Nos anos de 1929 e 1930 a grande depressão estendeu seus efeitos pelo Brasil e conseqüentemente atingiu as ferrovias. Nesses anos o café ainda era a base do tráfego de mercadorias nas ferrovias, mas, já não podia mais garantir as estradas à alta rentabilidade de antes, muito menos dar perspectivas de desenvolvimento.

Flávio A. M. de Saes (1981, p. 53) afirma que o primeiro fator responsável pelo declínio da rentabilidade das ferrovias foi a queda do percentual do transporte total representado pelo café. O percentual de café sobre o peso total de mercadorias transportadas reduz-se à metade com o passar dos anos, isso

causou a redução da receita real das ferrovias. O segundo fator, segundo Saes (1981), foi que a despesa da ferrovia passou a agravar o saldo; o aumento da despesa fez-se, principalmente, por meio da queda do valor da moeda nacional, as estradas de ferro dependiam muito de produtos importados (equipamentos, combustíveis e lubrificantes); portanto, a cada desvalorização da moeda nacional, as despesas das estradas de ferro cresciam, sem que houvesse aumento correspondente do lado da receita. O último fator responsável pelo declínio da ferrovia diz respeito aos encargos, esses encargos de empréstimos externos, necessários para novos investimentos, mostraram-se com o tempo pesados para serem pagos.

A partir de 1929 houve uma reorientação do Estado no sentido de incentivar um outro setor, o industrial. No primeiro período do governo de Getúlio Vargas (1930-1945) houve uma diminuição na construção de trilhos no país, o que já demonstrava uma quebra do prestígio ferroviário. Isso pode ser associado a uma crise no modelo de acumulação que tinha o setor cafeeiro como seu maior representante (Costa, 1976, p. 62).

O setor ferroviário demonstrava-se cada vez mais precário. A diversidade de bitola, larga e estreita, fragmentava as vias de modo a não permitir uma melhor exploração das redes nos contatos entre regiões, causando o acúmulo de déficits. Capelini (1986, p. 28) demonstra que para um total de cinquenta e uma estradas de ferro brasileiras, no período de 1943 a 1947, apenas algumas apresentavam equilíbrio entre receita e despesa, as demais estavam em déficit.

O Estado nesse contexto encarregava-se da maior parte do ônus dessa situação, seja por meio da compra, da encampação ou de empréstimos às

empresas ferroviárias deficitárias. Socializavam-se as perdas e privatizavam-se os lucros. Só para dar uma idéia, em 1949, os trilhos de ferro no Brasil cobriam uma extensão de 36.018 Km, dos quais 58% pertenciam à esfera federal, 31% a esfera estadual e 13% as companhias particulares. Deste último percentual, quatro quintos distribuíam-se entre a Mogiana e a Paulista, cujos lucros representavam 86% dos lucros totais das estadas de ferro.⁵

A lucratividade da Paulista e da Mogiana contrapunha-se à situação de precariedade das demais ferrovias brasileiras. Mas mesmo assim, a situação privilegiada dessas empresas em relação à situação geral, não era vista como tranqüila. A Mogiana, no final da década de quarenta, ao fazer um balanço de suas atividades, já colocava como necessário providências que deveriam ser tomadas por autoridades governamentais. Tal providência era representada por empréstimos, mas mesmo assim, essa companhia não conseguiu sobreviver por muito tempo; em meados da década de cinquenta ela foi encampada.

No que diz respeito aos ferroviários, estes ocupavam posição de destaque no movimento operário brasileiro. Uma prova disso é que algumas das primeiras conquistas trabalhistas favorecem aos ferroviários para depois alcançarem outras categorias. A classe ferroviária era bastante explorada; seus trabalhadores tinham até 24 horas diárias de trabalho; sem descanso os acidentes de trabalho eram constantes; os salários eram baixos; havia ausência de indenizações por invalidez e velhice. Várias eram as arbitrariedades cometidas pelos patrões, desde maus tratos físicos até furtos nos pagamentos.

⁵CAPELINI, Helena M.de A. *Ferrovários no país do automóvel: Trilhas da resistência*. Araraquara, 1986. 376p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, UNESP. p30.

Durante os anos do Governo Juscelino o Brasil iniciou uma nova era, a partir de um processo de acentuada industrialização. Houve também grande abertura ao capital estrangeiro, responsável, dentre outras coisas, pelo início das atividades das multinacionais da indústria automobilística. Foi também quando os governantes, em sua maioria, passaram a adotar o sistema rodoviário como opção enquanto meio de transporte, ocasionando falta de investimento nas ferrovias nacionais e, paralelamente a isso, uma canalização de recursos financeiros para a construção de rodovias e, não mais, para as estradas de ferro.

A ausência de um plano ferroviário é apontada, por muitos autores, como responsável pela precariedade de grande parte da rede ferroviária, especialmente quando o produto que a motivou, o café, deixou de ter a representatividade que um dia teve. O caráter deficitário de muitas estradas e de seus ramais, apontado com o passar dos anos, fez com que as autoridades optassem pela sua supressão ao invés de cuidarem de seu reaparelhamento.

Os números abaixo demonstram o tratamento diferenciado dispensado aos meios de transporte no Brasil. O setor rodoviário, que captava o capital estrangeiro, era cercado de grandes privilégios. Nas três décadas demonstradas a seguir desenhou-se a seguinte redefinição da participação ferroviária nos transportes em quilômetros.

Tabela 3: Redes Viárias

Extensão das Redes Viárias				
Redes	1951	1960	1970	1978
Rodovia	302.147 km	467.026 Km	1.144.630 km	1.557.284 km
Ferrovias	36.843 km	37.230 km	31.881 km	30.023 km

Fonte: Capelini, 1986, p.83.

Segundo Capelini (1986, p.84) nos trinta anos que seguem a 1950, as rodovias aumentaram sua participação em 415% em extensão, enquanto, as ferrovias tiveram sua extensão diminuída em 18,5% no Estado de São Paulo.

Embora a Companhia Paulista dispusesse de uma saúde financeira melhor que as demais ferrovias brasileiras, também ela começou a se ressentir economicamente com a concorrência cada vez mais acirrada, realizada pelo transporte rodoviário. Sua situação financeira começou a se tornar cada vez mais insustentável, fator que passou a influir nos salários de seus trabalhadores. Assim, as greves começaram a pipocar, em decorrência dos baixos salários. A mais longa destas greves, a de 1961 evidenciou os problemas financeiros, que fazia com que a empresa dependesse de subvenções financeiras estaduais cada vez maiores. Temendo que fosse vendida para grupos estrangeiros, a Companhia Paulista, foi estatizada em 1961, pelo Governo Carvalho Pinto.

Em 1971 foi criada a Fepasa (Ferrovias Paulistas S/A) que reunia várias empresas em uma única empresa, com a participação majoritária do Estado de São Paulo em seu capital. A concentração empresarial das todas as ferrovias paulistas, ocorridas sob o controle do Estado, trouxe mudanças fundamentais de ordem administrativa e contratual para os trabalhadores ferroviários.

Uma das modificações foi a criação do pessoal excedente que, tendo direitos adquiridos não podiam ser dispensados. Então, foram transferidos para outras secretarias ou tiveram que se ocupar de outras tarefas. Em 1976, um novo regime de contrato foi oferecido aos ferroviários, o “contratão”, como eles o chamavam. Sem ter tempo para avaliar o “contratão” muitos trabalhadores assinaram, só mais tarde puderam verificar o quanto perderam nesse contrato,

principalmente no que dizia respeito à estabilidade de emprego, licença prêmio e adicional por tempo de serviço (Costa, 1976).

Nas décadas de oitenta e noventa o processo de degradação da malha ferroviária continuou. Em dezembro de 1997, visando amortizar o pagamento das dívidas do Banespa junto ao Governo Federal, o Governo do Estado de São Paulo entregou a Fepasa a este último, que a incorporou à Rffsa, na ocasião já com diversas de suas Superintendências Regionais (malhas) sendo privatizadas. Renomeada pela Rffsa como "Malha Paulista", a ex-Fepasa foi incluída no Plano Nacional de Desestatização e privatizada pelo BNDES em dezembro de 1998.

Em janeiro de 1999, a ex-Fepasa e juntamente com ela, as linhas remanescentes da antiga Companhia Paulista, Companhia Mogiana, Sorocabana e outras passaram a ser administradas pela concessionária vencedora do leilão de privatização. As linhas do que foi um dia a Companhia Paulista encontram-se sob o controle, atualmente, da Ferrobán (Ferrovias Bandeirantes S/A).

Parte do patrimônio imóvel da antiga Paulista, Mogiana e Sorocabana ainda se encontra em pé, porém com os dias contados: não incluída na privatização e de propriedade do Governo Federal, este patrimônio está sendo transferido para as prefeituras municipais, que os transformarão para outros fins ou a demolição.

A Cidade de São Carlos

O intuito desta parte do trabalho é proporcionar o entendimento do contexto histórico no qual estão inseridos os entrevistados. Para isto, o presente capítulo traz informações a respeito da cidade de São Carlos, desde seu fundamento até os dias atuais.

Foram as expedições de mineiros com destino a Cuiabá no século XVIII responsáveis pelo primeiro contato com o interior do Estado de São Paulo. Estas expedições tinham como objetivo principal povoar o interior do Estado. As regiões exploradas foram Araraquara, Jaboticabal, São Carlos, Jaú, Brotas e Dois Córregos. No final deste mesmo século iniciou-se no país o movimento de apropriação de terras pela concessão de cartas de sesmarias (Truzzi, 2000). São Carlos surgiu da concessão de uma dessas cartas a Carlos Bartolomeu de Arruda, em 1781, e em 1831 nasceu a sesmaria do Pinhal erigida juridicamente por Carlos José Botelho, filho mais moço do concessionário. Foi ele também que introduziu no município as primeiras plantações de café, como mostram dados de 1840 (Neves, 2000, p. 10).

São Carlos fundou-se em 1856, com a construção da capela no caminho que ligava Rio Claro a Araraquara, por iniciativa do filho de Carlos José Botelho, Antônio Carlos de Arruda Botelho, Conde do Pinhal. A partir desse ponto a cidade deu um salto econômico, devido à alta produtividade de café, que a fez se destacar entre os municípios paulistas (Truzzi, 2000). Apenas em 1880, São Carlos foi elevada à categoria de cidade. Criou-se por lei em 27 de abril de 1880 a comarca de São Carlos, que somente foi instaurada em 30 de dezembro de 1882.

A formação do município de São Carlos enquanto núcleo urbano ocorreu em um contexto de ampliação da fronteira agrícola, tendo como base e

constituição de seu desenvolvimento a economia cafeeira. O impacto urbanizador do café deu-se de uma forma progressiva no município e gerou a necessidade de ligação do local de produção do café com o local de exportação. No momento em que se tornou crescente o poder econômico e, conseqüentemente, o poder político dos fazendeiros locais, diversos melhoramentos urbanos foram realizados no município, o que contribuiu de maneira expressiva para a formação e expansão da cidade, já que os fazendeiros passaram a atuar como agentes em condições de assumir e dinamizar papéis econômicos que requeriam um certo capital disponível. A estrada de ferro havia chegado até Rio Claro em 1876. Por meio dos fazendeiros, principalmente o Conde do Pinhal, que se interessavam em trazê-la para São Carlos, a estrada de ferro chegou à cidade em 1884 e proporcionou maior facilidade no transporte do café para o porto de Santos (Neves, 2000, p. 23).

O complexo cafeeiro também impulsionou uma série de transformações, como um significativo aumento populacional com a entrada de imigrantes no país. A primeira leva de imigrantes chegou a São Carlos em 1876, trazida pelo Conde do Pinhal com o intuito de aumentar a mão de obra nas lavouras de café (Neves, 2000). O auge da imigração italiana em São Carlos ocorreu entre 1894/1895, começando a decair em 1902, por causa do decreto Prinetti e por causa da crise geral na produção de café (Fausti, 1999).

Em 1887, alguns fazendeiros já tinham libertado seus escravos, substituindo a mão de obra destes pelos imigrantes europeus. Em 13 de maio de 1888, foram libertados mais de 3.000 escravos em São Carlos. Alguns negros permaneceram nas próprias fazendas; outros foram para a cidade, e acabaram se concentrando na periferia, constituindo bairros negros (Truzzi, 2000).

A existência de ramais da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade também foi bastante importante do ponto de vista econômico. A primeira greve que se teve notícia em São Carlos foi dos funcionários da Paulista, que em maio de 1906 pararam durante vários dias. A interrupção do tráfego acarretou enormes prejuízos e grandes dificuldades aos habitantes do município e das demais localidades servidas pela linha férrea (Oliveira, 1998). No ano de 1904 os funcionários da Paulista fundaram a Sociedade Protetora das Famílias dos Empregados da Companhia Paulista. A primeira cidade a criar um sindicato ferroviário foi São Carlos, no ano de 1929, que tempos depois teve sua sede transferida para Campinas (Oliveira, 1998, p. 88).

No começo do século XX a capacidade associativa dos habitantes de São Carlos era bastante acentuada, haja visto o número de associações que se formaram na cidade. Um clube bastante importante no município devido ao seu valor histórico e sua longevidade foi o Grêmio Recreativo e Familiar Flor de Maio. Esse Grêmio congregava a comunidade negra do município, principalmente os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O Clube Flor de Maio, fundado em 04 de maio de 1928, era considerado por muitos, o clube dos empregados negros da Paulista. Para sua fundação o clube contou com a ajuda da Prefeitura e da própria Companhia Paulista (Aguiar, 1997). O quarto capítulo traz mais informações a respeito do Clube Flor de Maio.

No final da década de 1920 houve em todo Estado de São Paulo um esgotamento de terras aliado a sucessivas crises de superprodução de café. Esse processo também ocorreu em São Carlos. Constatou-se, no município, uma efetiva fragmentação de propriedades, principalmente na década de trinta. Devido

a tal situação muitos fazendeiros tiveram que vender suas terras em decorrência das dificuldades econômicas (Costa, 2001, p. 67). Valendo-se disso, ocorreram no município dois processos: mudanças nas atividades econômicas rural e no desenvolvimento do setor industrial.

Os imigrantes que vieram para a cidade apesar de possuírem um nível de profissionalização diversificado buscavam a ascensão econômica, social e, conseqüentemente política. Um exemplo disso foi o da primeira indústria de porte que marcou a formação do parque fabril de São Carlos, a Fábrica de Tecidos Magdalena, fundada por um engenheiro italiano e posteriormente incorporada à Cia. Fiação e Tecidos São Carlos (Oliveira, 1998, p. 102).

A partir de 1920 a atividade industrial em São Carlos começou a crescer em ritmo acelerado, sendo constituída por estabelecimentos de pequeno e médio porte. Em 1930, a Johann Faber, indústria de capital estrangeiro, comprou ações de uma fábrica de lápis local e se instalou no município. Essa nova reestruturação econômica proporcionada pelos imigrantes fez-se presente em diversos setores. É provável que uma parte destes imigrantes que obtiveram êxito tenham chegado aqui com um certo capital, pois a rapidez com que alguns deles conseguiram exercer um ofício por conta própria e com sucesso, denunciava alguma poupança economizada anteriormente (Costa, 2001, p. 78).

A partir de 1940 a atividade industrial se converteu no principal setor econômico do município de São Carlos, coincidindo, portanto as transformações no plano local com as ocorridas no país, onde o setor industrial tornou-se o mais dinâmico da economia. Foi nesse período também que a população urbana tornou-se maior que a rural no município. A partir de 1950 o

desenvolvimento industrial teve ainda um maior reflexo na região, principalmente em São Carlos. Estimulado pela política agrícola, que incentivava a produção para exportação, houve o desenvolvimento da agro-indústria, ampliando a área de plantio de laranja e a instalação de importantes empresas produtoras de sucos, de soja e de cana-de-açúcar da região (Donatoni, 1998).

O cultivo da cana-de-açúcar tornou-se uma tendência na região desde então, mas no município de São Carlos, somente em 1965 passou a ter maior relevância. A produção de leite cresceu sempre em um ritmo constante no município, fazendo com que em 1970 São Carlos fosse uma das maiores bacias leiteiras do Estado. Mesmo após seu declínio, o café, não foi eliminado por completo, tanto que até 1960 era o produto agrícola mais significativo (Oliveira, 1998, p. 122).

Os ramos industriais mais representativos em São Carlos nesse período foram os de couro e peles, móveis e madeira, têxteis, extração de produtos vegetais, cerâmica, produtos alimentícios e metalurgia. No entanto, existiam também empresas médias e grandes no município nessa época, empresas como Johann Faber, Geladeiras Climax, Brocas Diamantul, Indústrias de produtos Alimentícios Hero, Fábrica de Tapetes São Carlos, SICOM e outras. Hoje as atividades econômicas são bastante diversificadas em indústria, pecuária, hortifrutigranjeiro e serviços.

Outra peculiaridade importante em São Carlos está ligada à implementação de duas universidades públicas. A Universidade de São Paulo (USP), implementada em 1953, e a Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) em 1970. Essas duas universidades além de gerarem emprego no município,

fazem com que o setor terciário se expanda substancialmente a cada ano para atender a comunidade universitária.

Capítulo 4: Racismo cotidiano: trabalho, lazer e a vida associativa na “família ferroviária”

Este capítulo está dividido pelos temas mais presentes nas entrevistas: as relações no trabalho; o lazer e a convivência; e a “família ferroviária” - sindicato e greves.

As relações no trabalho

As representações são constitutivas da memória. Para Halbwachs (1990), toda idéia social é uma lembrança da sociedade e o pensamento social é essencialmente memória. Na introdução de *A memória Coletiva* é dito:

não podemos pensar em nada, não podemos pensar em nos mesmos, senão pelos outros e para os outros, e sob a condição desse acordo substancial que, através do coletivo, persegue o universal e distingue... o sonho da realidade, a loucura individual da razão. (Halbwachs, 1990, p.21)

As entrevistas demonstram claramente tais representações quando relacionadas as questões de desigualdades raciais e construção de identidades. Um exemplo é a entrevista do senhor Flávio (branco):

O serviço era para aquele que tinha mesmo vontade e veja bem, o negro queira ou não queira, ele é mais forte que o branco, nisso eu me curvo, porque, eu reconheço que o negro é mais forte que o branco. Então, para fazer aquele trabalho ele era excelente.



Figura 1: 1952 - Trabalhadores do depósito. Foto cedida pelo senhor Mário (branco).

Esta foto feita pelo próprio senhor Mário (branco), tem a presença de todo seus companheiros de trabalho. Como inspetor do depósito, ele reuniu seus trabalhadores para registrar um dia de trabalho, como ele mesmo afirma.

É interessante considerar também a fala do senhor Fernando (negro) quando ele fala dos negros trabalhadores da ferrovia e de como eles se vestiam e deveriam se apresentar no trabalho, como se isto estive relacionado ao respeito e a dignidade.

Todos negros andavam bem trocados, limpinho, comia bem... Na época da Paulista tinha uma cooperativa e todo mundo comprava lá. Todos andavam bem trocados e limpos, aqueles negros, porque vamos falar o certo, porque pode ser negro, mas bem trocado, bem limpo, alinhado é outra coisa. Só que tinha uma coisa, as vezes, chegava na hora do pagamento e o preto não tinha dinheiro nenhum para receber, porque gastava tudo na cooperativa e aí recebia só vinte réis, naquele tempo era réis. Quem mais fazia isso eram pretos, os mais pobres, eles tinham muitos filhos, tinha gente que tinha oito, nove, dez filhos. Então o pedido não dava, eles gastavam além da conta.

O senhor Marcelo (negro) também fala da disciplina e de como os negros tinham que se vestir.

P: Onde os negros trabalhavam mais?

R: Eles trabalhavam mais na linha, era onde tinha o maior número de negros. E depois tinha bastante de guarda trem também, alguns de maquinistas, mas, a maioria dos maquinistas era português. Naquele tempo tinha que ser forte para os serviços da Paulista, se fizesse algo errado era punido e tinha que andar bem vestido para tudo que ia fazer na ferrovia.



Figura 2: 1956 - Maquinistas. Foto cedida pelo fotógrafo de São Carlos

Esta foto como é do acervo do fotógrafo (Foto Arte de São Carlos) pode ser uma foto oficial, ou uma foto cedida por alguém. Mesmo assim, é possível perceber a presença da maioria branca como maquinista.

No imaginário das pessoas entrevistadas ainda prevalecia a idéia de que o negro servia para serviços braçais, que exigem força física. Como se os negros fossem incapazes de exercer outro tipo de serviço. A maioria dos depoimentos demonstra que os negros ocupavam os cargos mais subalternos na

ferrovia, como o serviço da via permanente, que se caracterizava como trabalho pesado, de carregar dormente e socar trilho. Na visão de Hasenbalg (1979) esta integração do negro que ocorreu de uma forma subordinada criou uma situação de desvantagens que tendia a reforçar o preconceito e a discriminação.

Uma outra justificativa que se dava, além da força física, era que os negros não tinham oportunidades de estudo; por isso tinham que se sujeitar ao trabalho braçal. Segundo o depoimento do senhor Adeilton (branco) havia poucos negros trabalhando como maquinista. Na opinião dele isso ocorria porque:

No meu tempo, não tinha muito negro não. Tinha pouco. Maquinista tinha pouco, manobrador tinha mais ou menos. Trabalhador da via permanente tinha. Tinha chefe de Estação, mas, bem pouco, a maioria é sempre branco. Eu acredito que agora que a classe negra esta se desenvolvendo, porque, na minha época, o negro não estudava. Para você entrar na Paulista você tinha que fazer um exame escrito e muitos podiam até ter vontade, mas, não passavam no exame. Por isso que os negros eram discriminados, não era discriminação da estrada daquele tempo, mas era que eles não tinham acesso a escola, era discriminação daquele tempo.

Guimarães (2002b) diz que a perpetuação do racismo no Brasil se dá por formas de restrições fatuais de cidadania impondo distâncias sociais que englobam entre outros fatores a educação. Para alguns entrevistados, a falta de estudo justificava a discriminação que os negros enfrentavam quando tentavam subir de cargo na Companhia Paulista. Porém o quadro que demonstra quem são os trabalhadores negros entrevistados traz o indicativo de que a maioria dos negros possuía estudo, contradizendo Guimarães e também, os próprios entrevistados.

Tanto os trabalhadores brancos, quanto os trabalhadores negros em seus depoimentos têm a idéia de que os negros ocupavam os cargos mais subalternos na ferrovia. Mesmo a pesquisa não possuindo dados estatísticos a percepção de que os trabalhos braçais eram exercidos mais pelos negros está presente nos dois grupos como demonstram os depoimentos.

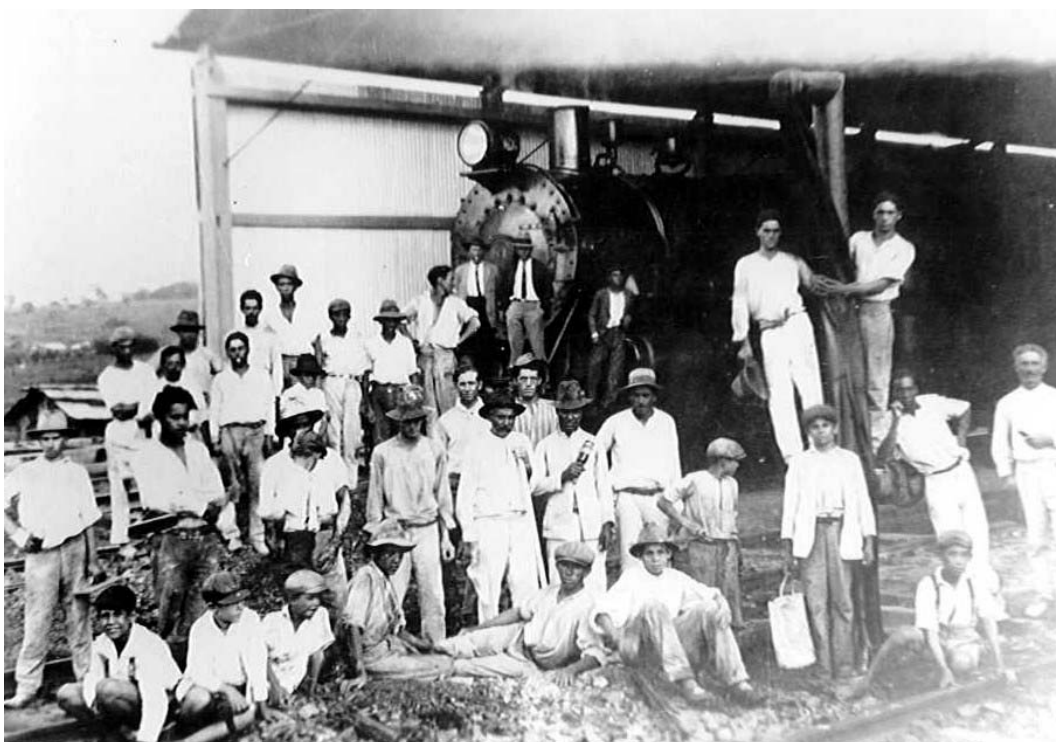


Figura 3: 1948 - Trabalhadores da via permanente. Foto cedida pelo fotógrafo de São Carlos.

A foto dos trabalhadores da via permanente demonstra trabalhadores vestidos de uma forma mais simples, diferentes dos trabalhadores dos trens, também caracteriza a presença de trabalhadores negros e mestiços. No fundo da foto estão os feitores, de terno, responsáveis por este setor.

Para o senhor Frederico (branco) os “pretos de verdade” trabalhavam apenas na soca:

Teve mais alguns negros, o duro é que a gente conhecia por apelido e eu não lembro os nomes. No depósito trabalhavam mais brancos, os pretos do depósito trabalhavam na elétrica. Preto, preto mesmo era bem pouco maquinista. Os pretos, pretos de verdade trabalhavam na soca, na via permanente era trabalho pesado de trocar dormente.

Uma imagem estereotipada do negro é o que aparece na maioria das falas, esta imagem socialmente elaborada no passado, no tempo da escravidão, afirma que o negro servia para o trabalho pesado. A entrevista do senhor Gustavo (negro) nos demonstra que além dos negros trabalharem na maioria das vezes em serviços pesados, aonde eram maltratados, eles também eram retirados dos seus postos para trabalhar na casa dos oficiais como empregados.

P: Havia negros trabalhando na ferrovia?

R: Tinha preto sim. A maior parte trabalhava na manobra, engatando trem, porque, preconceito existe sim, não tenha dúvida, sempre existiu. Outros trabalhavam na sacaria, pegando cento e oitenta quilos, às vezes. Os pretos trabalhavam na manobra, na baldeação e no lenheiro que era perigoso até perder os dentes.

P: Como os negros eram tratados?

R: Com diferença, até hoje tem diferença entre brancos e negros. Porque quando você estava lá eles conversavam, a aí foi para a rua, passam do seu lado e nem olha na sua cara, se estava com um branco nem conhecia você. E isso é preconceito, mas eu sempre tratava bem os que me tratavam bem, os que me davam bola eu considerava. Teve muito deles que precisou de mim para pedir dinheiro, os que mais me procuravam eram os que faziam pouco caso de mim. Quando você estava com uma roupa ruim, uma calça meio velha, como está que eu estou, eles viam você e dava um jeito de fugir, se você não estivesse com traje de passeio. Se tivesse cinco ou seis pessoas e tinha um preto no meio, eles não conversavam com o preto, se o preto falasse algo eles não respondiam. Lá no serviço eles não conversavam com a gente direito e tudo isso me ensinou a viver no mundo, eu notei que ensinou. Depois eu tinha que aprender era solução!

(silêncio)

Ah,... os brancos faziam diferença. Havia preconceito, havia diferença. Os patrões faziam menos, porque eles precisavam dos trabalhadores, mas, se era um mais ou menos já fazia diferença. Um exemplo: se fosse serviço de lenheiro e tinha dar lenha para a máquina, sempre tinha um que não gostava de preto, esse pegava o preto para judiar. O branco pagava os troncos mais pesados e jogava de qualquer jeito para o preto, ele não conseguia pegar e caía nele, então, ele machucava. Tinha muito branco que gostava de ver sangue correr no preto, sabiam que machucava, mas eles faziam isso para judiar, principalmente os pretos. Eles colocavam os pretos em uma posição na fila da lenha ruim e iam jogando a lenha bem rápido e você não tinha tempo, se era pau grosso era diferente, mas, eles não paravam, se fosse gente da laia deles, eles davam o pau na mão. Eles queriam mesmo era judiar, pegava pau pesado e jogava para você não conseguir pegar, eles soltavam para cair no seu pé e você se machucar.

Eu sofri preconceito sim, não vou negar. Só no escritório que eu não sofri, tinha umas moças que tinham uma certa instrução e me tratavam bem... Era, sim senhor, não senhor, eu me sentia até acanhado do jeito que me tratavam no escritório. Mas, na parte da oficina, no depósito tinha preconceito. Os brancos tinham medo que você pegasse o lugar de um oficial. Quando era para subir de cargo na ferrovia, os chefes já telefonavam para Jundiaí ou Campinas para dizer o nome de quem deveria subir, ia indicado na ficha do funcionário e eles davam cobertura. Os brancos tinham inveja, raiva. Os pretos, não, eles falavam: Olha negão! Anda direito! Nós somos igual tinta no papel branco, mancha por qualquer coisa. Os meus colegas me falavam isso para mim, porque eu sempre estava na casa dos oficiais trabalhando como empregado.

P: Quem mais sofria preconceito?

R: Os maquinistas pretos também sofriam. A gente via, porque, eu ia levar a correspondência do escritório na estação e percebia. O preconceito é uma coisa que...não sei...As escalas dos maquinistas vinham prontas da repartição da superintendência, se tinha tantos trens de carga, eles viam qual era o trem mais encardido e dava para um maquinista preto e ele tinha que ir. Eles não colocavam guarda de trem preto em trem de passageiro, no passageiro não punha. Quem tinha parente no escritório era beneficiado na Paulista, ele fazia exame, mas já era indicado. Quem passava era quem tinha parente na superintendência, nem que fosse menos capacitado, mas, era bem bonito, cabelinho alvo, louro, filho do senhor fulano de tal....

P-: Quem era que ia de guarda trem nos carros melhores?

R: Eram os brancos. De todos os trinta e um anos que eu trabalhei na ferrovia eu posso contar os guarda trens pretos de carro de

passageiro. Eu posso contar. Nenhum foi a inspetor, a supervisor, a nada. E inspetor que houve, todos eram brancos. Não conheci um preto. Eu conheço tudo isso aí. Alguns pretos que subiram foi à custa de muito serviço. Nas estações grandes eles queriam apresentar os brancos, os bacanas. Teve um chefe de depósito, o J. C., que era terrível, ele não gostava de preto. Eu graças a Deus não tive inimigo branco, acho que não tinha uma pessoa que não ia com a minha cara. Eu tinha amizade com todos, mas, eu era mais amigo dos pretos.

P: E como eram tratados os descendentes de imigrantes?

R: tinha uns que eram mal criados, tinha um calabrês, ele xingava e tudo. Eu respondia para ele. Tinha uns descendentes que faziam diferença, sim. Eu nunca briguei, podia xingar, falar o nome que quisesse, inventar o que quiser. Eu não sei brigar, não sei ficar de cara feia com ninguém, acho que por isso que me dei bem. Nenhum preto chegou a brigar, deixava sempre passar.

Este depoimento caracteriza como os negros eram tratados em vários setores da Companhia Paulista e, até mesmo como se dava o “apadrinhamento” para subir de cargo. É interessante notar que este entrevistado diz que se sentia “acanhado” por ser bem tratado pelos colegas quando trabalhava no escritório. O fato de ele ter iniciado sua carreira na Companhia Paulista como lenheiro e ter enfrentado as dificuldades deste setor, no qual os negros, segundo ele, eram maltratados fez com surgisse nele este sentimento de vergonha quando era tratado com respeito e dignidade.

O depoimento do senhor Gustavo (negro) é marcado por vários trechos onde está presente a discriminação o preconceito e o estigma. Quando ele diz que tinha que aprender a viver naquele meio “era a solução” ou que os negros não brigavam “deixava sempre passar” como se não houvesse nada a fazer, ele nos remete as idéias de Bourdieu, da internalização e naturalização das divisões (arbitrárias) do mundo social e das relações dos indivíduos com o tempo e a identidade no qual “as coisas a fazer se definem na relação entre a estrutura das

esperanças ou das expectativas constitutivas de um habitus” (Bourdieu, 2001, p.258). Por mais que os negros percebessem o preconceito e a discriminação, ao que parece, eles tendiam a ajustar suas expectativas às suas chances reais porque sentiam que não podiam mudar a situação.

Goffman (1982) também aborda este tema afirmando que a sociedade estabelece meios de categorizar as pessoas e tais atributos (categorias) passam a ser considerados como comuns e naturais.

No depoimento de senhor Gustavo (negro) também é possível a reafirmação de que os negros trabalhavam em serviços menos privilegiados. Para Andrews (1998) o intervalo de mais ou menos trinta anos no uso de mão-de-obra negra, como já foi colocado no capítulo anterior, fez com que, quando este trabalhador voltasse ao mercado de trabalho, ele tivesse que ocupar os cargos mais subalternos. Este intervalo, segundo o autor, ajudou a reforçar suposições raciais relacionadas aos negros.



Figura 4: 1961 - Trabalhadores da via permanente. Foto cedida pelo fotógrafo de São Carlos.

O senhor Marcelo (negro) fala a respeito da perseguição que sofreu na Paulista e também da discriminação.

P: Como era trabalhar na Paulista para o senhor?

R: Eu fui perseguido por uns chefes, não sei porque eles não gostavam de mim, em outras divisões também tinha um pouco disso quando era para subir de cargo. Sobre discriminação não teve...O que teve foi pouca coisa, discriminação de todo dia, você sabe! Teve alguns casos muito rígidos na Paulista, como o do ajudante preto que foi afastado por três anos, mas, já passou.

Hasenbalg (1979) afirma que a reação dos negros de negação, de não reconhecer a existência da discriminação e até mesmo de não enfrentá-la, faz com que seja mais difícil a mudança das manifestações e práticas discriminatórias. O depoimento do senhor Marcelo (negro) é consistente com as idéias de Hasenbalg (1979), pois, este entrevistado diz que houve pouca discriminação na Paulista e, o que houve, como ele mesmo diz, “já passou”.

Em relação a subir de cargo, o senhor Alessandro (branco) dizia que só subia de cargo quem tivesse estudo:

Para subir de cargo era o seguinte, eu, por exemplo, só fiz até o segundo ano primário e tinha uns que nem isso tinha. A pessoa que não tem nada na vida, não vai subir, porque, não sabe fazer nada sem ser aquela coisa braçal que os pretos faziam. Não é preconceito é que eles não tinham estudo e eles não passavam nos exames. Teve muitos que não subiram de cargo, porque, não sabiam nem assinar o nome. Então eles só serviam para trabalhar na via permanente, no serviço braçal, pesado.

Até mesmo alguns negros davam essa justificativa para a falta de trabalhadores negros em serviços que não eram braçais na ferrovia.

Eles (os negros) trabalhavam mais como trabalhadores... Trabalhadores braçais, porque, os negros nunca tiveram oportunidades na vida, oportunidades de estudo, eles não tiveram, por isso eles tinham dificuldade de chegar a um certo ponto. Tinha essa discriminação (Rafael, negro).

Mas, a tabela dos entrevistado demonstra que havia trabalhadores negros que com estudo. Alguns deles, como o senhor Marcos (negro), admite que ele era o único negro que trabalhava no seu setor. Ele fez escola técnica e isso o diferenciava na sua opinião.

P: Tinha negros que trabalhavam na Paulista?

R: Para começar, na minha área em São Carlos eu fui o segundo negro que trabalhei, no meu setor só tinha eu. Os negros trabalhavam na via permanente e na sub-estação. Eles faziam mais serviço braçal.

É interessante colocar uma passagem da entrevista do senhor Luis (negro) em que ele fala de como os negros, trabalhadores da soca, tratavam um trabalhador branco, quando este entrava no setor que eles consideravam deles:

Só os pretos que trabalhavam mais na soca e no regulador, hoje fala Ceagesp. Não que a gente vai falar, mas, a pessoa de cor tem mais resistência. Pessoa de cor é melhor para serviço pesado e lá era só gente preta que trabalhava. Branco não agüentava trabalhar, lá não. Quando entrava um branco, os pretos faziam tudo para ele sair. Os pretos deixavam ele trabalhar até na hora do almoço, depois judiavam dele para ele pedir as contas e ir embora. O dinheiro que o branco tinha ganhado até a hora do almoço, os pretos pegavam para beber pinga. Eles diziam que faziam isso, porque, os brancos maltratavam gente de cor, eram preconceituosos e que lá na Ceagesp quem mandava eram eles. Eles faziam isso para se vingar do racismo.

A pessoa de cor sempre foi discriminada, até hoje é assim, o preto pode ser bom, mas, ninguém acredita. É assim mesmo. A pessoa em uma fábrica, que precisa de quatro empregados e tem cinco

candidatos para o cargo, quatro são brancos e um é negro, os que vão ser contratados são os brancos, pode apostar.

Ao privilegiar as lembranças de velhos ferroviários, dando-lhes voz, por meio da história oral, também é privilegiada a interpretação do imaginário e a análise das representações sociais. A história oral fornece a possibilidade de refletir sobre o registro de fatos na voz dos próprios atores em questão. A imagem que se tinha do negro que trabalhava como subordinado do branco era de dócil, humilde, bonzinho, como se fosse alguém que precisasse sempre de cuidados. Como demonstra o depoimento do senhor Mário (branco).

No meu tempo em Tabatinga não tinha negro. Tinha só um maquinista negro, quer dizer era uma classe, mas, era outro setor, ele se aposentou como maquinista, não subiu mais. Tinha outros pretos, eram subordinados, mas gente boa. No depósito eu tinha um preto, que pertenceu a antiga Douradense, ele era considerado um indivíduo assim...meio fraco da coisa. No depósito eu o usava na limpeza, mas ele era meio humilde, sabe? Eu dava uns serviços para ele. Os negros que eu me lembro, não eram de se destacar, mas eram pessoas boas.

Ao ser perguntado a respeito do tratamento dado aos negros e aos brancos o senhor Ângelo (branco) diz que não havia diferença, mas acrescenta que gostava dos negros, “seus trabalhadores”, porque eles eram obedientes no trabalho.

P: Havia diferença entre os trabalhadores brancos e negros?

R: Naquele tempo não tinha a discriminação que tem hoje. Naquele tempo os negros comiam com a gente. Eram amigos de entrarem na casa da gente. Tratavam iguais, nós se dávamos todos iguais. Eu queria bem todos eles, porque eram obedientes para trabalhar. Porque um chefe de serviço, como eu, sempre tem uma

dor de cabeça a mais. Porque uns são ruins, outros são bons, mas os meus negros eram todos bons.



Figura 5: 1954 - Trabalhadores do trem a vapor. Foto cedida pelo fotógrafo de São Carlos.

O depoimento do senhor Felipe (negro) reforça a idéia de que os negros tinham que ser obedientes para não ter problema no trabalho.

O negócio era você trabalhar direito na linha, aí não tinha problema com chefe (Felipe, negro).

Ao falar se havia trabalhadores negros na ferrovia o senhor Armando (branco) diz:

Ah, de cor tinha. Aqui mesmo tinha um vizinho que era ferroviário e era de cor. Ele já morreu e ele era de cor. Eu trabalhei muito tempo com ele aqui em São Carlos.

P: E como era a relação do senhor com ele?

R: Era boa, muito boa, porque ele era de cor, mas era gente boa.

Ao falar de um outro ajudante seu ele diz:

Eu em Rio Claro, quando era maquinista, tive um ajudante preto e sempre vivemos bem na máquina. Porque eu mandava, eu era o maquinista e o maquinista manda na máquina, manda no ajudante, manda em tudo. Ele era preto, mas sempre a convivência foi boa. Eu nunca fiquei sabendo de discriminação.

É possível perceber como a idéia do negro “bonzinho” era comum a quase todos os chefes que tinham subalternos negros. Eles deixavam claro que eles eram os chefes “eu era o maquinista e o maquinista manda...”. Reforçando a idéia de que o negro tinha que ser submisso e obediente; eles por sua vez, repetiam as velhas práticas de padrão das relações raciais.

A memória de um pode ser a memória de muitos. Portanto, a memória coletiva é social, ou seja, quem lembra são os indivíduos que estão inseridos em grupos. Nas falas das entrevistas realizadas com o grupo branco o preconceito não aparece na ferrovia, para eles isso não ocorria, ou porque, segundo eles os negros que trabalhavam lá eram “bons”, ou pela informalidade das relações sociais, que se caracterizava como algo sem intenção e de brincadeira. Segundo eles isso não existia:

Mas, sobre discriminação racial, coisas desse tipo, eu mesmo trabalhei com muito maquinista preto, ajudante preto e não vi isso (Adeilton, branco).

O senhor Mário (branco) também diz:

Na minha opinião não existia preconceito, os pretos que estavam lá, os que eu conhecia e convivia, todos gostavam deles, inclusive eu. Eu nunca notei isso aí. Na verdade, eu só olhava a minha parte, eu nunca notei. Se existia preconceito em uma outra repartição, eu não posso dizer, eu sei que onde eu trabalhei não existia. Os pretos

que trabalhavam lá, tinha uns quatro ou cinco, todos eles eram bons, todos gostavam deles, eles trabalhavam bem.

Para o senhor Pedro (branco) o preconceito também não existia, o que ocorria era só de brincadeira, pelo menos no setor que ele trabalhava, mas nos outros setores havia discriminação.

P: O senhor ouviu falar de discriminação com os trabalhadores da ferrovia?

R: Esse Felipe que você foi a casa dele é preto, não é? (risos). No nosso serviço de trem não tinha preconceito, nós brincávamos com os negões que tinham, sabe? Aquelas brincadeiras de chamar e tal! Eram aquelas brincadeiras de chamar de negão, dizer que quando não faz na entrada, faz na saída, esse tipo. Mas, nos outros setores tinha muito preconceito. Com os maquinistas, trabalhadores, porque essa raça é terrível, você sabe. Na soca, por exemplo, se o mestre de linha era preto, ou o feitor era preto, hummm, os empregados subalternos tinha raiva de ser mandado por pretos.

P: O que eles faziam?

R: Falava que não gostava daquela raça. Mas, tinha que obedecer aos pretos, porque, eles eram os feitores. Essas pessoas quando pega um cargo eles querem mandar, querem aparecer. Você pode ver, se tem um negão mandando ele não gosta do branco, nem a raça dele ele aprecia. Essa raça sempre foi discriminada. Se você está conversando com dois pretos, se você chega para conversar mais, eles viram e começam a conversar entre eles. Sacanagem com você, eles fazem sacanagem com a gente.

Para Guimarães (2002b) estas formas de preconceito, quase sempre, encobertas, se perpetuam devido a informalidade das relações raciais no Brasil. A fala do senhor Pedro (branco) demonstra claramente estes comportamentos verbais e condutas ofensivas. Mesmo tratando-se de manifestações, as vezes sem intenção, de brincadeira, certamente, segundo Guimarães (2002b) há conseqüências sobre os atingidos.

Para o senhor Rafael (negro) o preconceito era manifestado apenas pelos chefes quando fossem indicar alguém para subir de cargo:

Os chefes tinham preconceito, eles indicavam sempre os mais chegados, os brancos.

O senhor Gustavo (negro) diz que o senhor Rafael (negro) citado a cima, mesmo sendo um ótimo funcionário, perdeu muita promoção por causa da cor:

Toda vez quando chegava a hora do Rafael subir de cargo quem era indicado era um branco, sempre era um branco que passava na frente dele. Mesmo sabendo menos do serviço quem subia era um branco.

O senhor Daniel (negro) diz que esse preconceito se estendia para os passageiros também.

Os chefes diziam que pobre e preto não era para andar no trem. Quantas vezes eu ouvi chefe dizer isso.

O lazer e a convivência

A maioria das relações fora do trabalho era restrita. Segundo o senhor Reginaldo (branco), eles não se misturavam muito; a relação que existia era apenas no ambiente de trabalho.

Não havia preconceito, na minha opinião; eles, os pretos, não se misturavam muito de ir à nossa casa.

O senhor Daniel (negro) fala da relação que existia entre os trabalhadores fora da ferrovia, dizendo que muitos não se cumprimentavam lá fora.

P: Uns freqüentavam as casas dos outros?

R: Não. A gente nem tinha tempo também.

P: Como era a relação dos trabalhadores fora da ferrovia?

R: Tinha uns que lá dentro conversava com você e lá fora nem cumprimentava. Tinha uns que lá precisavam de você e fora nem olhava na sua cara, na rua ele fingia que não o conhecia.



Figura 6: 1961 - trabalhadores da subestação. Foto cedida pelo senhor Adriano (negro).

Esta foto foi cedida pelo senhor Adriano (negro). É uma foto interessante porque, como o próprio entrevistado disse, trata-se de um momento de descontração entre os trabalhadores deste setor. Aonde negros e brancos como demonstra a foto estão misturados.

O senhor Armando (branco) também dá a justificativa de que não se tinha tempo para outro tipo de relação entre os trabalhadores.

P: Como era a convivência das pessoas na Ferrovia?

R: Era boa.

P: Os colegas do senhor freqüentavam sua casa?

R: Não, eles não vinham em casa. Porque você sabe, eu trabalhava era lá, nem eu parava em casa, só vinha rápido e já voltava trabalhar. Então não tinha convivência com as pessoas fora, era só lá. A vida era difícil, era muito difícil.

Para o senhor Rafael (negro) só os que eram mais íntimos tinham algum tipo de relação fora do ambiente de trabalho.

P: Como era a relação fora do trabalho?

R: Só os que eram mais chegados mantinham contato.

Na entrevista do senhor Adeilton (branco) ele nos diz que não havia preconceito que ele mesmo tinha muitos amigos que iam na casa dele, mas quando ele começa a citar os nomes dos amigos não fala o nome de nenhum negro e diz para eu tirar um nome e colocar outro negro no lugar.

P: O senhor tinha amigos na ferrovia?

R: Tinha, eu tinha muitos amigos, não havia preconceito, uns freqüentavam a casa dos outros. Até hoje tenho.

P: O senhor pode me dizer o nome de cinco amigos que freqüentavam a casa do senhor?

R: Tinha o A. G., o E. S., o F. V., o J. C., o S. M.

P: O senhor pode me dizer qual deles é negro?

R: Puxa vida, não disse o nome de nenhum negro. Você tira o nome do J. C. e põe o nome do S. S., um preto que eu trabalhei. Você troca aí porque eu não tive inimigo.

O senhor Pedro (negro) diz que tinha muitos amigos na ferrovia, então eu lhe pergunto se ele pode me indicar algum negro para uma entrevista e ele diz:

P: Tem algum negro que o senhor lembra que eu posso entrevistar?

R: Tem o A., mas ele é preto e preto mesmo, você sabe como é? Apesar de que os pretos que trabalharam na paulista, eram pretos, mas eram bonzinhos. Os pretinhos como o C., o G. M. eram bonzinhos, ficavam na deles. Por isso que eu falo tem preto que é bom, vai ver que foi por isso que São Benedito virou santo. (risos).

Já o senhor Ângelo (branco) diz que seus amigos iam à sua casa, mas, iam para trabalhar, pois ele era o chefe e era costume os subalternos prestar serviço na casa dos chefes.

P: As pessoas que trabalhavam na mesma seção que o senhor freqüentavam sua casa?

R: Vinha sim. O D. F., o B., o J. G.. Eu era chefe deles, mas eles iam muito em casa prestar serviços, fazer coisas no quintal. Quando fiz essa casa, três deles vieram ajudar na construção. Na ferrovia tinha essa mania de um ajudar o outro.

P: Qual a cor deles?

R: Os três eram pretos.

A falta de opções de lazer na cidade para os negros da Companhia Paulista fez com que eles fundassem um Clube, o Grêmio Recreativo Flor de Maio. Este Clube era o local aonde os negros Companhia Paulista e os negros da cidade e região iam para se divertir, uma vez que os outros clubes de São Carlos na permitiam a entrada de negros. O pai do senhor Marcos (negro) foi um dos fundadores do Clube.

P: O senhor tinha amigos na Paulista?

R: De fato eu tinha uma amizade muito fechada. Nós negros da Paulista tínhamos o Grêmio para nos divertir, quem ajudou fundar o clube foi meu pai. Nós íamos lá todo final de semana para dançar. O clube surgiu porque os negros não tinham lugar para se divertir aqui em São Carlos, no São Carlos Clube nós não podíamos entrar, então, acabou que fundaram o clube. São Carlos era uma cidade muito preconceituosa naquela época.

O senhor Marcelo também fala do Flor de Maio:

P: O senhor tinha amigos na ferrovia?

R: Eu tinha bastante, a gente tinha uma amizade quase como a de um irmão, era muito boa nossa amizade. Nós tínhamos até um clube para se reunir.

Para tentar saber mais a respeito do Grêmio Recreativo Flor de Maio e sua relação com os funcionários da Paulista entrevistei também a filha de um outro fundador já falecido. A seguir estão alguns trechos da entrevista.

O Flor de Maio foi fundado porque não tinha um salão de baile. Eles (funcionários da Paulista negros) começaram fazendo bailinhos em casas, aí fazia um bailinho aqui, outro ali. Faziam os bailes com aqueles rádios antigos e eles se empolgavam com a roupa e tudo mais. Assim foi indo juntando, até que conseguiram um terreno, a data é de 1927, acho, mas antes eles já faziam os bailes nas casas. Os funcionários da Paulista foram os sócios fundadores, mas gente da cidade podia freqüentar. O problema era que os negros da Paulista, eles gostavam de bailes, então resolveram fundar um clube. Não teve briga. Eles fundaram o clube deles. Mas aí, como eles tinham o lugar deles, quando os outros faziam uma festa não convidavam os do Flor de Maio e, quando algum branco passava na frente do clube sempre fazia uma desfeita. Mas nunca chegou a ter nenhum atrito, as vezes alguma palavra mal colocada, como ainda hoje tem. Eles não sofriam preconceito não, porque eles tinham o lugar deles, o ambiente deles. Todos lá eram amigos, faziam suas festas, reuniões deles, então nunca ouvi eles se queixarem do preconceito. (Dona Lúcia, 82 anos, filha de um dos fundadores do Flor de Maio).

A memória individual e a memória coletiva não se opõem, elas se encontram imbricadas. A memória coletiva é formada a partir de laços de convivência, ela torna possível acrescentar, unificar, diferenciar e corrigir a memória de seus membros, com o tempo ela é incorporada a cada membro permanecendo dentro deles (Bosi, 1994).

cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva... que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo ... e que este lugar muda segundo as relações que mantenho com outros meios. (Halbwachs, 1990, p.51)

Halbwachs (1990) apresenta a memória como uma construção social e demonstra como ela é estimulada a partir de referências sociais. Logo, a memória deve ser entendida como um fenômeno coletivo e social, ou seja, como um fenômeno constituído coletivamente e submetido a flutuações, transformações e mudanças constantes. Na opinião do senhor Reginaldo (branco) o preconceito existiu apenas no começo da ferrovia; depois, segundo ele, isso parou de acontecer.

Na época em que eu entrei na ferrovia em 1947 tinha pouca separação, mas tinha. Maquinista ficava de um lado e ajudante de outro, dificilmente em uma festa de maquinista ajudante era convidado. Como tinha maquinista preto e branco, ajudante também tinha. Mas anos depois isso desapareceu. Depois virou uma união só. Principalmente depois que a ferrovia começou a orientar seus chefes como lidar com os subalternos. Agora, que eu me lembre nunca na carreira de maquinista existiu um privilégio para um branco e não existiu o mesmo para um preto. Os direitos sempre foram os mesmos. Durante anos que eu trabalhei não consegui notar qualquer coisa assim. Acho que era um dos lugares mais bacanas sobre o racismo a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Era uma verdadeira amizade, preto, branco, japonês, azul, tinha todas as raças. Mas eu vou ser sincero quando eu entrei existia muito preconceito com preto, existia separação de classe. Quem pertencia a uma classe superior fazia diferença. Mas, graças a Deus foi indo ... foi indo ... e chegou no que chegouacabou.

Para o senhor Daniel (negro) antes, no tempo em que eles trabalhavam, havia preconceito e discriminação, hoje em dia isso mudou. Segundo

ele, porque hoje as pessoas estão mais amadurecidas e também porque não precisam mais competir umas com as outras. Seu depoimento demonstra essa transformação.

P: Como os negros eram tratados?

R: (silêncio) uns bem, outros não tão bem, as vezes um perseguia o outro até lá fora. Essas perseguições eram duras, para qualquer um que estava subindo, tinha sempre outro querendo prejudicar. Comigo aconteceu de ser prejudicado pelo próprio colega de trabalho, chefe de estação. Eles prejudicavam a gente para a gente não crescer dentro da Paulista. Era geralmente, para a gente ficar lá em baixo, como escravo deles, fazendo todo serviço. Eles gostavam de mandar, então, quem fazia o serviço era quem estava em baixo. Acho que eles gostavam de ver a gente trabalhar bastante e procurava prejudicar para a gente não pegar uma posição maior.

P: Esses que tentavam prejudicar eram de que cor?

R: Eram brancos na maioria das vezes. Tinha algum negro que quando subia no poder queria prejudicar os outros, acho que era para descontar. Tinha um que morava aqui perto que me prejudicou muito, ele era branco. Tinha um... o Doutor V. que era terrível, preconceituoso, tratava mal os negros. Outro o R. era outra praga. Até promoção a gente perdia por causa desses aí.

P: O senhor acha que os negros perdiam promoção por serem negros?

R: Eu acho que uns sim. Tinha isso sim, porque, eu vi as perseguições que existiram entre os próprios colegas de trabalho.

P: E hoje como é a relação de vocês?

R: Nós temos contato quando um vê o outro. Muitos que eram meio para lá voltaram a ser amigo. As vezes para na rua e fica conversando o dia todo. Depois que nós nos aposentamos as pessoas mudaram, não precisaram fazer mais o que faziam antes. Tinha uns descendentes de imigrantes que eram privilegiados porque tinham uma língua diferente. Eles nem se misturavam com a gente, ficavam lá na chefia. Mesmo dentro dos grupos havia preconceito com os negros. Hoje já estão todos de idade, mais amadurecidos, eles aprenderam a tratar melhor os outros. Mas, tinha gente de todo jeito ali. Tinha aquele que conversava com você sempre com o pé atrás, mas, já passou. Hoje eles mudaram.

O senhor Pedro (branco) também reforça a idéia de que hoje a convivência entre os aposentados é melhor.

P: Como era a amizade e a convivência quando o senhor trabalhava na Paulista?

R: Eu já contei para você que lá existia muito puxa-saco, muita falsidade. Mas, eu fui um chefe de trem muito bom, todos gostavam de mim. Hoje que eu sou aposentado quando passo na rua muita gente grita meu nome, mas eu não lembro toda vez quem é, já faz muito tempo que eu me aposentei.

P: Como é a relação entre os ex-ferroviários hoje?

R: Agora que nos estamos aposentados, todos nós somos amigos. Não precisa mais de puxar o saco do chefe nem passar o colega para trás.

A memória é constituída por acontecimentos vividos pessoalmente e acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade ao qual a pessoa se sente pertencer. Halbwachs (1990, p. 60) diz que: “a memória coletiva é o passado que se perpetua e vive na consciência. Não é a história aprendida, é na história vivida que se apóia nossa memória”. Na opinião do senhor Marcos, um negro, que teve condições de estudar e fazer uma boa carreira na ferrovia, ele não passou por nenhuma dificuldade por ser negro. Ele acredita que sempre conviveu com os brancos nas mesmas condições, mesmo assim, em seu depoimento ele diz que era preciso “apresentar serviço” para ser reconhecido.

Eu nunca percebi isso, não havia preconceito não. As vezes o racismo é do próprio negro. São Carlos era uma cidade bastante racista, mas na Paulista eu não via isso. Eu estudei na escola e eu não vi o preconceito, mas só tinha eu e mais dois ou três negros. Eu sempre vivi no meio dos brancos, convivia com eles. Os negros da minha época viviam perto do mercado e exerciam trabalho braçal. Eu também só namorei branca, mas eu não era racista.

O negócio era a gente apresentar serviço, que uma hora a gente era reconhecido. Dentro da Paulista eu nunca observei isso. Eu não sofri preconceito lá, eu não senti pelo menos. Mas, a turma as vezes fala, você sabe. Muitos falavam que tinha preconceito, mas eu não senti. As portas para mim estavam abertas. Algumas coisas sempre existem, mas eu falo o que aconteceu comigo. Eu era vaidoso, orgulhoso, tinha as minhas coisas, meus mimos. O que ocorreu era que tinha muitos que vinham da fazenda, o meu encarregado, por exemplo, não tinha nem curso primário. O meu serviço era leve, não era trabalho braçal, eu exercia minha função no escritório. Eu fiz Escola Industrial, então eu trabalhava no escritório.

Mas, os outros que trabalharam com ele o consideravam uma pessoa “metida”, com a qual os outros trabalhadores não gostavam de conviver. O senhor Gustavo (negro) disse a respeito dele:

Pergunta para o Marcos como ele foi odiado nessa ferrovia. Pode ser que ele fale que foi bem quisto, mas, eu desminto. Eu corrigia muito o Marcos. Quando ele vinha com uma peça da subestação, ele era um ótimo torneiro mecânico, ele era estudado. Ele vinha com calça boa, sapato engraxado, ele vinha todo alinhado. A turma olhava e dizia que lá vinha o negão, lá vinha o convencido. Ele gostava de andar bem arrumado e a turma não podia ver o Marcos, não queria nem assunto. Ele ia lá no escritório comigo, passava no depósito. Então ele vinha, ele passava e falava: “Oi, tudo bem?” Ninguém respondia, eles tinham inveja dele. Eles faziam uma rodinha lá no fundo e ficavam falando, xingando ele de negão metido, falava que tinha que mandar ele embora. Ele, o Marcos, cumprimentava todos com educação, falava oi e tchau, e ninguém respondia. Certeza porque ele era preto e tinha estudo.

Um outro entrevistado, o senhor Adriano (negro) fala que o senhor Marcos sofreu também discriminação em São Carlos para subir de cargo, somente quando ele foi para Campinas as perseguições cessaram.

P: Como era trabalhar na Paulista?

R: Normal. Para subir era meio complicado, porque, eles propunham um exame para subir, mas era só para dizer que tinha feito exame, porque na verdade na ferrovia era preciso ter

padrinho, senão... era tudo por apadrinhamento para subir. Podia estar lá há anos. Também dependia do chefe, se ele ia com a sua cara, se não fosse com sua cara não tinha jeito. O exame era só para fazer figura, o que valia era ter costas quentes para indicar. Você sabe o que aconteceu com o Marcos, não sabe?

(fiz que não)

Ele não falou do D. N., o chefe dele? Ele era daqui de São Carlos. Ele não gostava do Marcos por isso, impedia o Marcos de subir. Como ele não ia com a cara de negro, então ele prejudicava o Marcos.

Ao não abordar em seu depoimento o preconceito que sofreu o senhor Marcos insere-se naquilo que Pollak (1989) chama do indizível, naquilo que o sujeito confessa a si mesmo e naquilo que ele transmite ao exterior. Por isso a memória também é seletiva, nem tudo fica guardado, registrado. A memória em parte é herdada. A memória sofre flutuações em função do momento em que ela é articulada e é expressa. As preocupações do momento constituem um elemento da estruturação da memória.

A fronteira entre o dizível e o indizível, o confessável e o inconfessável, separa... uma memória coletiva subterrânea da sociedade civil dominada ou de grupos específicos, de uma memória coletiva organizada que assume a imagem que uma sociedade majoritária ou o Estado desejam passar e impor. (Pollak, 1989, p.8)

Rememorar é um ato que acontece no presente e é provocado pelo presente; do passado retornam os acontecimentos que correspondem às preocupações atuais. Logo, os quadros sociais da memória se referem aos estímulos presentes que conduzem a rememoração e a localização no passado do que o presente suscitou. Os quadros da memória não se resumem a datas, eles representam correntes de pensamento e de experiências onde é reencontrado o passado conforme este foi atravessado por cada um.

As entrevistas mostram que as lembranças são transmitidas no quadro familiar, profissional, em associação, em redes de sociabilidade afetiva e/ou política. Os quadros de rememorar ocorrem em resposta a um outro grupo. É enquanto membros de um grupo que cada um de se apresenta. Os grupos com os

quais se está em relação são os grupos que, mais do que outros estruturam a memória. Os mais importantes desses grupos são a família, o grupo de amigos e o trabalho.

Mas, se certas lembranças não existem mais, estando essas esquecidas, é porque elas estavam em um sistema de relações que não se encontram mais no presente. O “compromisso” entre os quadros da memória e as lembranças acontece, mesmo quando há incompatibilidade entre os aspectos dessas lembranças e as relações atuais, posto que, as relações que compõem os quadros são feitas de lembranças tanto quanto os acontecimentos, fatos ou pessoas lembradas. Isso leva a uma característica básica do passado reconstituído pela memória, o de ser sempre uma reconstrução, por mais detalhes que apresente é sempre uma reconstrução feita a partir do presente (Mancuso, 1998).

Ao falar do preconceito muitos entrevistados dizem que eles não são preconceituosos, que vários negros freqüentavam festas uns nas casas dos outros, mas dizem que os outros são, e usam a imagem do outro para abordar essa questão. Hasenbalg (1979) explica que esta forma de comportamento do branco tem como objetivo evitar o conflito e mais ainda que quem discrimina, segundo este autor, não se vê como discriminador.

P: O senhor tinha amigos negros na ferrovia?

R: Eu tinha, até hoje tenho, desde quando eu era ajustador. Mas, muitos já morreram, porque, faz vinte e três anos que eu aposentei, eles eram muito velhos, mais velho do que eu e, aposentaram antes que eu. A gente ia um na casa do outro no dia de festa.

P: E discriminação por parte dos imigrantes/descendentes como era?

R: Ali tinha muito, principalmente os calabreses. Eu não tinha preconceito, não fazia essas coisas, mas sempre tem quem faz. Tinha diversos que não gostavam de pretos. Mas, a minha pessoa não fazia isso. Eu não era assim, vários brancos tinham preconceito, mas, eu não lembro o nome (Frederico, branco).

Se é possível dizer que a memória é um fenômeno construído social e individualmente, pode-se também dizer que há uma ligação muito estreita entre a memória e o sentimento de identidade. Sendo esse sentimento de identidade a imagem de si, para si e para os outros, ou seja, a imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria. A imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida como quer pelos outros.

Segundo Poutignat & Streiff-Fenart (1997) a identidade se constrói a partir da diferença. Esta idéia implica que não é o isolamento que cria a consciência de pertença, mas, ao contrário, a comunicação das diferenças das quais os indivíduos se apropriam para estabelecer fronteiras. Assim, a identidade não se manifesta nas condições de isolamento, é, ao contrário, a intensificação das interações características do mundo moderno e do universo urbano que torna saliente as identidades. Logo, não é a diferença cultural que está na origem da identidade, mas a comunicação cultural que permite estabelecer fronteiras entre os grupos por meios dos símbolos simultaneamente compreensíveis pelos que se sentem pertencer e os que não pertencem.

Identidade também pode ser entendida pela relação do indivíduo com a sociedade. É o valor de cada um, que instaura uma classificação. Toda classificação social se dá pela oposição simétrica ou distintiva. Assim, a

identidade é uma construção social de homens vivendo em uma sociedade. Os negros ao serem perguntados a respeito de suas identidades diziam:

P: O senhor se identificava como negro quando o senhor trabalhava na ferrovia?

R: Eu me identifico até hoje, isso não muda na vida (Adriano, negro).

O senhor Luis (negro) diz:

Preta, minha cor é preta. Eu não tenho vergonha de ser preto, eu me orgulho da minha cor. Mesmo sendo negro eu consegui consideração na minha vida.

Já o senhor Fernando foi o único entrevistado que é considerado negro pelo grupo de ferroviários branco, mas, no entanto se diz moreno, “moreno escuro”. Ele até me indicou um outro senhor para ser entrevistado que segundo ele é negro, mas é bom.

Eu sou moreno, moreno escuro, mas, tem o seu G. que é preto de verdade, vou passar o telefone dele para você conversar com ele. Pode ir lá, ele é um preto bom.

A “família ferroviária” – o sindicato e as greves

O diálogo de cada um com o mundo externo funciona como um guia na construção social, influenciando na formação pessoal e social. Portanto, no decorrer da vida o indivíduo é portador de várias identidades. Trabalhar na Companhia Paulista daquela época era considerado algo de muito valor, a Paulista

também fazia questão de construir em cada trabalhador, seja branco ou negro, o sentimento da “família ferrovia” como demonstrou. Isso fica bem claro também em todas as entrevistas, nos dois grupos.

Eu nasci pobre e me criei pobre. Aquilo para mim era um orgulho. Estar na família ferroviária era um orgulho (Mário, branco).

O senhor Luis (negro) também fala dessa família ferroviária.

P: O senhor tinha amigos na Companhia Paulista?

R: Tinha muitos amigos, aqui não era amizade, era uma família. Eu comento com todo mundo, que a Companhia Paulista era uma família. No caso de doença, o que você precisasse dela, funcionava como se fosse uma família. Serviço, se um não podia vir trabalhar tal dia, outro vinha no lugar, se precisasse sair mais cedo, um cobria seu horário. Funcionava assim.

P: E O senhor tem contato até hoje com os ex-ferroviários?

R: Tenho. Foi como eu lhe falei nós éramos uma família. Nós temos um jeito diferente dos outros, mesmo aposentado. Na ferrovia a amizade era muito séria, a união era muito boa.

P: Como era a Companhia Paulista?

R: Na Paulista, a pessoa era criada aqui dentro. Ele podia até não ter estudo, mas era criado aqui, por isso, entendia mais que muito engenheiro do serviço. Mas, quando virou fepasa, chegaram aqui umas pessoas que estudaram, que tinham diploma, mas que não sabiam fazer nada. Na Paulista tudo era diferente, filho de ferroviário tinha preferência, por isso, que era uma família. Tudo dependia muito da qualidade do empregado, você tinha que andar na linha na época da Paulista.

O senhor Marcelo (negro) também fala dessa amizade de irmãos:

P: O senhor tinha amigos na ferrovia?

R: Eu tinha bastante, a gente tinha uma amizade quase como a de um irmão, era muito boa nossa amizade.

O senhor Ângelo (branco) em sua entrevista demonstra que esta idéia de “família ferroviária” se estendia ligando-se a sua mulher e filhas.

Nós éramos muito unidos. A gente falava: Vamos fazer tal coisa? E eles falavam: Vamos embora. E aí o pessoal pegava ferramenta e nós saíamos. Nos éramos uma família, não tinha preconceito com ninguém.

Eu tenho muita saudade do pessoal da ferrovia. Quando eu vim para São Carlos em 1954 fiz muitos amigos. A minha vida inteira foi morar em casa da ferrovia, pois, se o fio arrebentava tinha que correr para consertar. A gente fazia parte de tudo na ferrovia. Para fazer o pedido do mês passava uma lista de todos os trabalhadores e ia um trem buscar e chegava com os pedidos de cada um. Primeiro era eu e minha mulher, depois vieram minhas filhas que foram criadas na ferrovia.

Nós tínhamos muita amizade com os negros com todos eles.

O capítulo três do presente trabalho demonstrou que segundo Saes (1981) a Companhia Paulista tinha como uma de suas ideologias fazer com que seus funcionários se sentissem uma “família”. Os depoimentos confirmaram a presença deste sentimento tanto nos entrevistados brancos quanto nos negros. Ao que parece, esta ideologia também funcionava com algo que tendia a reprimir o preconceito.



Figura 7: 1955 - Grupo de amigos que trabalhavam com o senhor Marcelo (negro). Foto cedida por ele.

O senhor Felipe (negro) fala de como era a relação deles e do sindicato:

P: Como eram as amizades na Paulista?

R: Todos eram amigos. O ferroviário tanto faz, o chefe de estação, o cobrador, o inspetor de trem o maquinista, o ajudante de maquinista era uma amizade que não tem coisa igual. Todos nós éramos uma só família. Nós que ainda estamos vivos, quando nos encontramos é uma alegria, já para e vem conversar. Continua mesma amizade

P: Como era a relação com o sindicato?

R: Era boa, nem quando mudou para Fepasa mudou muito, o que mudou foi só o nome e nós passamos a ser outra autarquia. Mas a questão da organização mudou com os trens, a organização mudou porque a Fepasa passou para o Estado. Enquanto teve o sindicato funcionando teve organização, quando passou para o Estado de São Paulo agrupou todas as ferrovias e então, virou uma bagunça. Quando passava o trem aqui em São Carlos, ele apitava lá no Retiro e a distância é pertinho, todo mundo já pegava sua mala e ia

para a estação que o trem estava chegando. O horário era sempre certo, dava para arrumar o relógio pelo trem.

Nós que trabalhávamos na Paulista tínhamos confiança um no outro, nunca faltou nada, um prego, um parafuso, nada. Nada sumia, era um respeito. Isso era uma coisa tão perfeita que um guarda trem, um chefe de estação ou qualquer ferroviário tinha por obrigação andar na linha. É isso que eu posso dizer.

Muitos dos entrevistados tinham parentes que trabalhavam na ferrovia, pais, irmãos e tios. Talvez isso aumentasse ainda mais a idéia de que eles eram realmente uma “família”.

P: Como era na Paulista?

R: Era um ambiente bem familiar na ferrovia. Parece que gente adotava aquilo, eu gostava me sentia bem. Meu já pai era ferroviário então, eu já estava acostumado, por isso achava que era uma família. Meus irmãos também seguiram a mesma carreira. Mas, não era fácil entrar lá, você tinha que ser obediente, se seu superior lhe mandasse fazer algo, tinha que dizer sim, senhor. Se você era um ótimo empregado, que ninguém lembrava, só na hora do pagamento, era bom. Por isso era bom se a pessoa fosse obediente, como pai da gente tinha ensinado, mas, se a pessoa era espinhenta, revoltada, aí era difícil, não conseguia subir e ainda sofria muito. (senhor Edson, negro).

Nas greves existia uma grande união entre os trabalhadores, como demonstra o depoimento a seguir.

P: E greves? O senhor passou na ferrovia?

R: Eu passei por três greves na ferrovia. A greve foi porque, a ferrovia para público era excelente, transporte ele tinha que era uma maravilha, tinha trens de luxo, e tudo mais. Ela era rigorosa no horário, tudo tinha que estar certo. Mas, o salário era pouco e a disciplina muito severa, para suspender a gente quinze dias, eles não bobeavam não. Por isso começou a greve, o sindicato queria aumento e a ferrovia dizia que não tinha. A greve quem fazia eram

os maquinistas, nós segurávamos os trens. Chegava até a aparecer polícia para forçar a gente trabalhar, mas nós não trabalhávamos. Nós chegamos a ficar uma semana com os trens parados e os alimentos nos vagões estragavam tudo, era cebola, batata, tudo podre. A terceira greve foi quando a ferrovia foi encampada, pois, a ferrovia começou a sentir. Ela não queria fazer aumento, pagar o que nós tínhamos direito, por ser uma ferrovia modelo na América do Sul, nós ganhávamos muito pouco, ela era quase perfeita, mas nós ganhávamos pouco. Quando tinha uma greve todo apoiavam. (senhor Flávio, branco).

O senhor Armando (branco) diz que as greves eram calmas

P: E greves?

R: A greve foi não deixar ninguém trabalhar. Eu participei de todas. Mas, era tudo calmo. Nós fizemos as greves para ter um salário melhor. Quando era a Paulista os chefes não davam aumento, então nós fazíamos greve. Quando você era promovido o aumento era uma mixaria. Nós conseguimos melhorar os salários. Depois passou para o Estado, na última greve, aí só piorou. Chegava a ter polícia nas greves, eles vinham quando tinha alguém que queria trabalhar e nós não queríamos deixar, mas era só isso.

O senhor Luis (negro) reforça esta idéia de que a greve era pacífica e contava com a união dos trabalhadores.

P: E greves?

R: Eu peguei duas greves. As greves eram na época que a turma queria reajuste e a diretoria endurecia, não querendo dar. O sindicato então entrava, o sindicato daqui de São Carlos era um dos mais fortes, hoje está avacalhado. Mas, naquela época o sindicato organizava e fazia parar dezoito mil pessoas. E no fim nós sempre conseguíamos o reajuste. Eu parei nessas duas vezes, todo mundo parava. As greves eram bem calmas a gente ia para frente do sindicato e ficava lá, a polícia aparecia, mas, não fazia nada.



Figura 8: 1956 - Greve. Foto cedida pelo fotógrafo de São Carlos.

Segundo o fotógrafo esta foto foi feita para um jornal da época.

Eram os maquinistas os que mais faziam as greves, alguns serviços como da via permanente não paravam. Mas, mesmo assim havia o apoio dos outros setores, como demonstra o senhor Alessandro (branco) trabalhador da via permanente.

P: O senhor passou por greves?

R: Toda greve que teve o meu serviço não entrou, porque, na via permanente não tinha isso. Era mais o pessoal da tração, que trabalhava com locomotiva, os maquinistas. Mas nós apoiávamos.

Quase todos os entrevistados ao relatar da última greve, na qual a Companhia Paulista passou para o controle do Estado, têm a idéia que a partir do momento em que a empresa passou para o controle do Estado a ferrovia entrou em

declínio. A foto a baixo foi tirada durante a greve de 1961, depois dessa greve a Companhia Paulista passou para o controle do Estado.



Figura 9: 1961 - Greve. Foto cedida pelo senhor Mário (branco).

O senhor Mário (branco) considera esta uma de suas mais importantes fotos, pois ela retrata a greve de 1961. Segundo ele todos os trabalhadores aderiram a esta greve, independente da categoria.

O senhor Frederico (branco) descreve esta greve como a que deu início ao fim da estrada de ferro.

P: Teve greves quando o senhor trabalhava na Paulista?

R: Teve. A primeira greve foi porque o Ary Normatam, que era o presidente do sindicato, percebeu que nós estávamos prejudicados na categoria e ele fez uma greve para ajustar o salário. Teve uma paralisação de oito dias. Eu estava em São Carlos na época e não teve movimentação de estrago na empresa de jeito nenhum, todos ficávamos parados na estação ou ia para o sindicato, uma greve pacífica. Logo entrou em acordo e nós voltamos trabalhar. Foram oito dias de greve, todos nós paramos, tanto que o chefe do

depósito mandou tirar o fogo da máquina para não estragar. Teve maquinista que quis trabalhar e teve negro que deitou na linha para segurar o trem, que chegou ficar bem perto dele. Depois teve uma ameaça de outra greve, mas acabou não acontecendo. A última greve foi a que deu a confusão que o governo queria encampar. Eu vou dizer uma coisa para você quando entrou a Fepasa acabou a beleza da estrada de ferro. No tempo da Paulista tinha aqueles trens de luxo, era uma coisa linda de se ver. O trem tinha restaurante, era bem limpinho, passava os empregados servindo o que você queria, refrigerante, água, essas coisa. Mas, depois que foi Fepasa acabou tudo, os trens de luxo já não correspondiam mais. (senhor Frederico, branco).

É como membros de alguns grupos que nós nos representamos a nós mesmos. A referência ao outro leva à consideração do sentimento de identidade como consequência de um processo de mudança e de negociação, de conflitos sociais e intergrupais com o outro. “A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade e o que se faz por meio da negociação direta com os outros” (Pollak, 1992, p. 204).

O processo de construção de identidade para Goffman (1982) está relacionado à diferenciação. O indivíduo constrói sua identidade com o mesmo material do qual os outros já construíram sua imagem. Assim, o indivíduo constrói sua identidade com referência ao outro. O processo de construção de identidade no indivíduo, para o autor, é resultado de suas várias experiências sociais.

Conseqüentemente a identidade é algo não inato ao indivíduo, mas sim constituído em um espaço de tempo, como afirma Stuart Hall (2000). A identidade é fluida e produzida em momentos particulares, como aconteceu com brancos e negros que trabalharam juntos na ferrovia em São Carlos. Roberto

Cardoso de Oliveira (1976) diz que a identidade contrastiva surge por oposição, implica a afirmação de nós diante dos outros, pois, não se afirma isoladamente e sim, negando uma outra identidade. Nesse sentido então, um grupo por meio de seus valores não julga apenas os valores do outro grupo, mas também o próprio grupo.

Para Pollak (1992) há três elementos essenciais na construção de identidade: primeiro a unidade física, ou seja, o sentimento de ter fronteiras físicas, no caso do corpo da pessoa, ou fronteiras de pertinência a grupos no caso de um coletivo; segundo, a continuidade dentro do tempo, no sentido físico da palavra, mas também no sentido moral e psicológico; terceiro, o sentimento de coerência, ou seja, de que os diferentes elementos que formam um indivíduo são efetivamente unificados. Dado isso, a memória é um elemento constituinte de sentimento de identidade, tanto individual, quanto coletiva, pois, a memória é um fator importante no sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo na reconstrução de si e de seu sentimento de pertencer ou não a grupos.

Em Halbwachs (1990) também se encontra presente a ligação entre memória e construção da identidade, em especial, pelo sentimento de continuidade e de coerência conferidos pela memória à identidade, mesmo que as lembranças sejam continuamente reconstruídas. “O grupo, no momento em que considera seu passado sente acertadamente que permaneceu o mesmo e toma consciência de sua identidade através do tempo” (Halbwachs, 1990 p. 87).

A memória é continuamente reconstruída, portanto, tem-se também a continua reconstrução do sentimento de identidade.

Ninguém pode construir uma auto imagem isenta de mudanças, de negociação, de transformação em função do outro. (...) Vale dizer que memória e identidade podem perfeitamente ser negociadas, e não são fenômenos que devam ser compreendidos como essenciais de uma pessoa ou de um grupo. Se é possível o contato entre a memória individual e a memória dos outros, isso mostra que a memória e a identidade são valores disputados em conflitos sociais e intergrupais. (Pollak, 1992, p.205)

Considerações Finais

Mesmo possuindo uma identidade ferroviária coletiva forte, mesmo sendo um grupo de trabalhadores que se diferenciavam dos outros trabalhadores da época pela organização sindical e as lutas trabalhistas, as entrevistas com os ferroviários evidenciaram que, quando são analisadas as interações face a face entre estes dois grupos é possível perceber a presença do preconceito e da discriminação.

O preconceito estava presente, por exemplo, nas brincadeiras citadas pelo senhor Pedro (branco), ou na falação mencionada pelo senhor Gustavo (negro) a respeito do senhor Marcos (negro). A discriminação por sua vez, pode ser evidenciada no fato de que, ambos entrevistados tinham a percepção de quem conseguia subir de cargo na Companhia Paulista eram os brancos. Apesar de não haver dados estatísticos nesta pesquisa, ao que parece, este preconceito informal acabava por influenciar os chefes quando iam escolher quem deveria ser promovido.

Os entrevistados também afirmaram que os negros não subiam de cargo porque não tinham estudo e assim, conseqüentemente não passavam nos exames. Mas, qual seria a relação estabelecida com o grau de escolaridade em alguns cargos, ou seja, com o exercício da função de fato.

De acordo com ambos os entrevistados também, os negros ocupavam, na maioria das vezes, os trabalhos mais subalternos na Companhia Paulista o que vai ao encontro ao que Andrews (1998) diz a respeito do intervalo

no uso da mão-de-obra negra (substituída pelo imigrante) no começo do século XX. Este intervalo privou os trabalhadores negros da experiência e renda do trabalho, assim, quando os negros retornaram tiveram que ocupar os cargos mais subalternos o que ajudou a reforçar as suposições raciais a respeito dos negros e conseqüentemente o preconceito e a discriminação.

Ao demonstrar a divisão racial que acontecia nas posições que os negros ocupavam no ambiente de trabalho, as entrevistas evidenciaram que o desenvolvimento industrial e a tecnologia não provocaram o fim da desigualdade racial no país, contrariando as idéias de Florestan Fernandes (1978).

Os depoimentos são consistentes com as idéias de Hasenbalg (1979), quando os entrevistados dizem que o negro servia para o trabalho braçal. Segundo este autor houve no Brasil uma tendência a desqualificar os negros na competição pelas posições mais almejadas, o que fez com que estes trabalhadores fossem recrutados para posições inferiores no mercado de trabalho. A maioria dos entrevistados dizia que os negros ocupavam cargos subalternos porque não tinham estudo, mas, para Hasenbalg (1979) e Andrews (1998), reduzir as desigualdades raciais no Brasil a diferenças de educação é um equívoco, pois, quando se esgotam as variáveis de classe social (renda, escolaridade, etc) persiste um resíduo substantivo que só pode ser atribuído às desigualdades raciais.

Os negros ao denunciarem em suas entrevistas o preconceito e discriminação mostraram que as desigualdades raciais ainda não acabaram e que, como disse o senhor Luis (negro) em sua entrevista:

A pessoa de cor sempre foi discriminada, até hoje é assim, o preto pode ser bom, mas, ninguém acredita. É assim mesmo. A pessoa

em uma fábrica, que precisa de quatro empregados e têm cinco candidatos para o cargo, quatro são brancos e um é negro, os que vão ser contratados são os brancos. Pode apostar.

Como é possível perceber neste depoimento, o racismo continua até hoje fundamentando diferenças e constituindo uma hierarquia de classificações raciais, que podem fazer diferença para as pessoas quando relacionadas as suas oportunidades na vida.

Na visão de Guimarães (2002b), conforme já foi dito, o racismo no Brasil se perpetua por restrições fatuais de cidadania e, isto pode ser notado nos depoimentos quando os entrevistados se referem ao modo de como ocorria a nomeação de trabalhadores negros para cargos superiores. Segundo os entrevistados eram poucos os negros que chegavam a assumir cargos de supervisores e inspetores. Os “pretos, pretos de verdade trabalhavam na soca”. Como disse o senhor Frederico (branco).

Tanto Guimarães (2002b) como Hasenbalg (1979) afirmam que quem discrimina no Brasil não se identifica como discriminador, ou seja, é o racismo do vizinho. Na maioria das entrevistas dos ferroviários brancos realmente é possível notar que os entrevistados diziam que não havia preconceito nem discriminação no setor em que trabalhavam e, quando falavam alguma coisa a respeito disto diziam que era em outro setor.

Para estes dois autores, práticas preconceituosas e discriminatórias encobertas e pouco visíveis dificultam as possibilidades de mudanças. Tais práticas se perpetuam, na opinião dos autores, por meio da conjunção entre o senso de diferenciação e a informalidade das relações raciais. Isso torna permissíveis comportamentos verbais ofensivos como teve o senhor Pedro (branco) em sua entrevista quando disse:

No nosso serviço de trem não tinha preconceito, nos brincávamos com os negões que tinham, sabe? Aquelas brincadeiras de chamar e tal! Eram aquelas brincadeiras de chamar de negão, dizer que

quando não faz na entrada, faz na saída, esse tipo. Mas nos outros setores tinha muito preconceito.

Na visão deste entrevistado sua fala não é preconceituosa, visto que, tudo não passava de uma brincadeira entre amigos no cotidiano de trabalho. O preconceito que existia era apenas nos outros setores da Companhia Paulista.

Bourdieu (2001), Guimarães (2002b) e Goffman (1982) apresentam uma certa coesão em suas idéias, pois, para os três autores, as maneiras de ser dos indivíduos são decorrentes de uma internalização e naturalização das divisões arbitrárias do mundo social. Isso explicaria as diferenças sociais e a forma de como as pessoas sentem suas identidade, pois, elas estariam inscritas nos corpos. Estas idéias ajudam a compreender porque mesmo os negros reconhecendo o preconceito, como demonstra os depoimentos, eles deixavam passar, como se nada pudesse ser feito para mudar a situação.

Bourdieu (2001, p 225) ainda afirma que: “a experiência do tempo se engendra entre o habitus e o mundo social, entre as disposições do ser e de fazer e as regularidades de um cosmos natural ou social”. Assim, as expectativas de um indivíduo seriam produtos do habitus, e desde modo, os indivíduos tenderiam a ajustar suas expectativas às suas possibilidades reais.

Assim, esta pesquisa demonstrou que o preconceito, baseado em estereótipos raciais negativos, ao que parece, emergiu como um dos motivos por trás da discriminação que os negros sofreram na Companhia Paulista. Os relatos orais, também evidenciaram a identidade enquanto um processo que se constrói

incorporando o passado, o presente e o sentimento de continuidade e coerência de uma pessoa, que se constrói de maneira contrastiva.

Portanto, como pretendia demonstrar esta pesquisa, a análise das relações cotidianas das pessoas, neste caso, de trabalhadores brancos e negros da Companhia Paulista proporcionou o entendimento das relações interpessoais entre estes trabalhadores e dentro disto, as formas de preconceito, discriminação e a construção de identidades.

Anexos

Anexo 1: Entrevistas

A seguir está a transcrição completa de duas entrevistas.

Primeira entrevista:

Ficha do informante

Nome: Gustavo

Data de nascimento: 22 de maio de 1918

Pais: A. D. (negro)

B. de S. B. (negra)

Estado civil: viúvo, esposa negra.

Número de filhos: quatro

Cor: responde dizendo ser preto

Escolaridade: nunca foi a escola, o que sabe aprendeu e casa

Entrou na ferrovia: primeiro de maio de 1943

Saiu dia: primeiro de julho de 1974

Local: casa

OBS: diz que fora do serviço os trabalhadores não se cumprimentavam na rua. Diz que a ignorância e a inveja eram o motivo do preconceito. Diz que os que faziam a escala colocavam preto para ser maquinista de trens ruins. Guarda trem preto não trabalhava em carro de passageiros, queriam apresentar brancos bacanas nas estações grandes. Os chefes para os bons sorriam, para os ruins nem olhavam. Tinha um engenheiro o doutor V. que não suportava preto.

Transcrição da Entrevista

P: Como o senhor entrou na Paulista?

R: Eu entrei dia primeiro de maio de 1943 na Paulista, fiquei um tempo pegando lenha e fui trabalhar como caseiro dos chefes, eu recolhia a lenha de manhã e ia para a casa deles. Sempre os chefes pegavam um para trabalhar na casa deles. Eu trabalhei quatro anos como lenheiro, depois eu passei a trabalhar no depósito de locomotivas de máquinas a vapor, mas o chefe me ocupava muito para fazer faxina na casa dele. Eu fazia faxina, levava o filho dele na escola, buscava. Eu tinha essa vidinha, meio de guarda costas dos homens. Depois eu fui trabalhar na casa do Doutor Nunes, quando eles iam viajar, para não deixar a casa sozinha, eu ia posar lá. Eu trabalhei com o Doutor Camargo, Doutor Alfredo, Doutor Nunes, eu fazia faxina na casa de todos eles. A mulher do Doutor Nunes era professora, ela lecionava, quando ela ia trabalhar era eu que arrumava a

cozinha dela, tratava de trinta gaiolas de passarinhos e levava a menina dela na escola. Eles moravam na Marechal com a Alexandrina. Eu ia ao banco para eles, pegava o dinheiro, buscava o pagamento e pagava o telefone. Cada chefe tinha um homem em casa. Eles aproveitavam a categoria de chefe e tiravam um homem para serviços domésticos, era assim que funcionava. Depois de um tempo tiveram que me recolher para a oficina, mas eu fiquei pouco tempo e já voltei para a casa de um chefe, fui trabalhar com o Doutor Vinicius. Ele foi morar perto da Estação mesmo e ficava eu e mais um outro colega, o José Mauricio, acertando os moveis dele. Ele se simpatizou comigo, ele e afinada mulher dele, a Dona Heloisa.

Chegava a faltar empregado na estação de tantos que tinham trabalhando nas casas. E quando dava um problema lá em cima, nós voltávamos. Eu voltei de novo para o depósito, mas devagarzinho eles me pegaram para a casa do Doutor Vinicius. Quando tiraram novamente a ordem das casas eu fui para o escritório e não para o depósito, lá eu trabalhava como ajudante nas inspeções de trem, ficava fazendo comida para os engenheiros. Quando eu voltava para o depósito era sempre assim: E aí negão! Passou bem? Engordou hein? Eles me chamavam de puxa saco e mais um monte de coisa. Eles tinham inveja, porque, eu tinha tudo com os homens, os chefes tinham um quê comigo. No depósito eu trabalhei mais um pouco até que a Paulista passou a ser fepasa. E como eu não pertencia ao escritório, o chefe que veio disse que eu teria que ir para Araraquara. Naquele tempo as locomotivas a vapor estavam acabando, muita gente foi pra Araraquara, mas com eu era meio dodói dos homens acharam melhor, para eu não ter que sustentar duas casas, eu ir para a subestação aqui mesmo em São Carlos. Eu agradei muito. Eu fiquei na subestação três anos, só que não trabalhava na parte elétrica, eu trabalhava de pedreiro, com enxada, foice, consertava as torres de transmissão da linha. Eu fiquei três anos lá até me aposentar. Eu comecei na máquina a vapor, me passaram para as oficinas, trabalhei nas casas devido ao meu comportamento e foi assim que eu vivi na Paulista até formar a fepasa e eu ir para a subestação.

Eu era criticado pelos meus colegas por ciúmes, porque, eu era bem tratado pelos doutores, eles me queriam bem, quando tinha festa na casa deles eles me chamavam para ser o porteiro. E os colegas da oficina ficavam com ciúmes. A minha vida era assim, eu era meio analfabeto então, eu trabalhava assim. Eu limpava as coisas, fazia faxina, café, esse serviço era mais leve. Quando eu fui para a subestação fui serviço pesado de novo com quando eu entrei no depósito. Eu sempre fui meio cupinxa dessa gente, não sei porque, por Deus acho. Eu fui até para o escritório, mesmo sendo analfabeto.

P: Havia negros trabalhando na ferrovia?

R: Tinha preto sim. A maior parte trabalhava na manobra, engatando trem, porque, preconceito existe sim, não tenha dúvida. Outros trabalhavam na sacaria, pegando cento e oitenta quilos, às vezes. Os pretos trabalhavam na manobra, na baldeação e no lenheiro que era perigoso até perder os dentes.

P: Como os negros eram tratados?

R: Com diferença, até hoje tem diferença entre brancos e negros. Porque quando você estava lá eles conversavam a aí foi para a rua, passam do seu

lado e nem olha na sua cara, se esta com um branco nem conhece você. E isso é preconceito, mas eu sempre tratava bem os que me tratavam bem, os que me davam bola eu considerava. Teve muito deles que precisou de mim para pedir dinheiro, os que mais me procuravam eram os que faziam pouco caso de mim. Quando você estava com uma roupa ruim, uma calça meio velha, como está que eu estou, eles viam você e dava um jeito de fugir, se você não estivesse com traje de passeio. Se tivesse cinco ou seis pessoas e tinha um preto no meio, eles não conversavam com o preto, se o preto falasse algo eles não respondiam. Lá no serviço eles não conversavam com a gente direito e tudo isso me ensinou a viver no mundo, eu notei que ensinou. Depois eu tinha que aprender era solução!

(silêncio)

Ah,... os brancos faziam diferença. Havia preconceito, havia diferença. Os patrões faziam menos, porque eles precisavam dos trabalhadores, mas, se era um mais ou menos já fazia diferença. Um exemplo: se fosse serviço de lenheiro e tinha dar lenha para a máquina, sempre tinha um que não gostava de preto, esse pegava o preto para judiar. O branco pagava os troncos mais pesados e jogava de qualquer jeito para o preto, ele não conseguia pegar e caia nele, então, ele machucava. Tinha muito branco que gostava de ver sangue correr no preto, sabiam que machucava, mas eles faziam isso para judiar, principalmente os pretos. Eles colocavam os pretos em uma posição na fila da lenha ruim e iam jogando a lenha bem rápido e você não tinha tempo, se era pau grosso era diferente, mas, eles não paravam, se fosse gente da laia deles, eles davam o pau na mão. Eles queriam mesmo era judiar, pegava pau pesado e jogava para você não conseguir pegar, eles soltavam para cair no seu pé e você se machucar.

Eu sofri preconceito sim, não vou negar. Só no escritório que eu não sofri, tinha umas moças que tinham uma certa instrução e me tratavam bem... Era, sim senhor, não senhor, eu me sentia até acanhado do jeito que me tratavam no escritório. Mas, na parte da oficina, no depósito tinha preconceito. Os brancos tinham medo que você pegasse o lugar de um oficial. Quando era para subir de cargo na ferrovia, os chefes já telefonavam para Jundiaí ou Campinas para dizer o nome de quem deveria subir, ia indicado na ficha do funcionário e eles davam cobertura. Os brancos tinham inveja, raiva. Os pretos, não, eles falavam: Olha negão! Anda direito! Nós somos igual tinta no papel branco, mancha por qualquer coisa. Os meus colegas me falavam isso para mim, porque eu sempre estava na casa dos oficiais trabalhando como empregado.

P: Quem mais sofria preconceito?

R: Os maquinistas pretos também sofriam. A gente via, porque, eu ia levar a correspondência do escritório na estação e percebia. O preconceito é uma coisa que... não sei... As escalas dos maquinistas vinham prontas da repartição da superintendência, se tinha tantos trens de carga, eles viam qual era o trem mais encardido e dava para um maquinista preto e ele tinha que ir. Eles não colocavam guarda de trem preto em trem de passageiro, no passageiro não punha. Quem tinha parente no escritório era beneficiado na Paulista, ele fazia exame, mas já era indicado. Quem passava era quem tinha parente na superintendência, nem que fosse menos capacitado, mas, era bem bonito, cabelinho alvo, louro, filho do senhor fulano de tal....

P-: Quem era que ia de guarda trem nos carros melhores?

R: Eram os brancos. De todos os trinta e um anos que eu trabalhei na ferrovia eu posso contar os guarda trens pretos de carro de passageiro. Eu posso contar. Nenhum foi a inspetor, a supervisor, a nada. E inspetor que houve, todos eram brancos. Não conheci um preto. Eu conheço tudo isso aí. Alguns pretos que subiram foi à custa de muito serviço. Nas estações grandes eles queriam apresentar os brancos, os bacanas. Teve um chefe de depósito, o J. C., que era terrível, ele não gostava de preto. Eu graças a Deus não tive inimigo branco, acho que não tinha uma pessoa que não ia com a minha cara. Eu tinha amizade com todos, mas, eu era mais amigo dos pretos.

P: E como eram tratados os descendentes de imigrantes?

R: tinha uns que eram mal criados, tinha um calabrês, ele xingava e tudo. Eu respondia para ele. Tinha uns descendentes que faziam diferença, sim. Eu nunca briguei, podia xingar, falar o nome que quisesse, inventar o que quiser. Eu não sei brigar, não sei ficar de cara feia com ninguém, acho que por isso que me dei bem. Nenhum preto chegou a brigar, deixava sempre passar.

(silêncio)

Pergunta para o Marcos como ele foi odiado nessa ferrovia. Pode ser que ele fale que foi bem quisto, mas, eu o desminto. Eu corrigia muito o Marcos. Quando ele vinha com uma peça da subestação, ele era um ótimo torneiro mecânico, ele era estudado. Ele vinha com calça boa, sapato engraxado, ele vinha todo alinhado. A turma olhava e dizia que lá vinha o negão, lá vinha o convencido. Ele gostava de andar bem arrumado e a turma não podia ver o Marcos. Ele ia lá no escritório comigo, passava no depósito, chefe na época era o M.

Eu sei que eu estava falando do Marcos, pois bem. Então ele vinha, ele passava e falava: Oi, tudo bem? Ninguém respondia, eles tinham inveja dele. Eles faziam uma rodinha lá no fundo e ficavam falando, xingando ele de negão metido, falava que tinha que mandar ele embora. Ele, o Claudionor cumprimentava todos com educação, falava oi e tchau, e ninguém respondia.

P: Por que não gostavam dele?

R: Certeza, porque, ele era preto e tinha estudo. Ele foi prejudicado na carreira por causa da cor.

Segunda entrevista:

Ficha do Informante

Nome: Pedro

Cor: branco

Data de nascimento: 27/02/1929

Local: Rincão

Pais: J. F. da S.

V. F. de F. S.

Estado civil casado

Nome da Esposa: N S. B. S.

Número de Filhos: dois

Entro na Ferrovia: 19/10/1949

Saiu: 01/04/1978

Entrou: praticante de trem de carga

Aposentou-se como: chefe de trem de carga hoje guarda trem

Escolaridade: quarta série primária

Obs: o pai foi ferroviário em Araraquara. Diz que a raça preta é encardida.

Obs: seus pais vieram de Portugal recém casados.

Local da Entrevista: casa do informante

Transcrição da Entrevista

P: Como o senhor entrou na Companhia Paulista?

R: Eu entrei na paulista em 19 de outubro de 1949, entrei como praticante de trem em Marília. Eu fazia o trecho de Marília a Tupã e Marília a Bauru. Geralmente trem de manobra, porque, eu prefiro trabalhar com carga, a levar coice de gente, por isso o trabalho era mais rígido, tinha que fazer mais hora extra e aquilo tudo, mas também ganhava mais. Para entrar eu tive que fazer concurso, o senhor Arthur, que era vizinho da minha família, na colônia em Araraquara, que arrumou. Fui aprovado em trigésimo terceiro lugar e logo fui chamado. Eu fui para Marília, como já falei, fiquei oito meses lá, até que eu pedi remoção para São Carlos e consegui. Vim trabalhar aqui como praticante de trem. Eu fazia os trechos até Barretos nos trens de luxo, mas eu gostava mesmo era de trem de carga. Eu fiz também Rio Claro, Rincão, Araraquara, foi aí que eu passei a minha vida. Depois com o tempo eu fui promovido a ajudante de segunda, eu ia ter que ir para Campinas, mas, tinha um cara que gostava de pagar um dinheirinho e como eu não podia me mudar, por causa da família eu engraxeí a mão dele e consegui ficar em São Carlos, ele era chefe de escritório daqui. Depois, passou mais alguns anos e eu fui para ajudante de primeira. Eu lidava com faturamento, como se fosse um contador, recebia os bilhetes e picotava, fazia coisas desse tipo, no trem de carga eu mexia só com o faturamento. Novamente me mandaram para Campinas e dessa vez, não teve jeito, tive que me mudar para lá e deixar mulher e filhos em São Carlos. Eu fiquei fazendo os trens de Campinas a Rio Claro e Campinas a Jundiáí, primeira divisão. Eu fiquei reclamando em Campinas oito meses, porque, eu não tinha condições de sustentar duas casas. Eu reclamei para esse chefe de escritório, que gostava de pegar dinheiro, e ele me disse para esperar que ele ia dar um jeito. Acabou dando certo e eu voltei para São Carlos, mas, é claro que eu tive que dar dinheiro por fora para ele. A gente tina que dar dinheiro

para ele para ser protegido. Fiquei em São Carlos um tempão, até ser promovido a guarda trem de terceira, foi aí que eu comecei a tomar conta do trem. Eu era agora responsável pelo trem, não era mais ajudante, era guarda trem de terceira.

Nessa época surgiu uma lei para a gente assinar um contrato para ser promovido a chefe de trem. A Paulista fez esse contrato, porque, ela queria mandar um pouco de gente embora, a Companhia estava passando um pouco apertado, como toda companhia passa. Ele queria passar uma vassoura nos empregados ruins, os encenqueiros, buraqueiros, esse tipo de gente. Gente que tinha o pé de ofício sujo, marcado como buraqueiro, são os que faltavam do trabalho, dizendo que estavam doentes, mas, na verdade estavam é de ressaca de festa e pinga. Eu fui a guarda trem, hoje é chefe de trem, por causa desse contrato que eu assinei, que dispensou gente suja. Eu assinei e fui promovido, só os que eram sujos, que bebiam, brigavam faltavam, esses foram dispensados. Depois de uns anos eu fui a guarda trem de segunda. Passou mais um tempinho e ao invés de eu ir a guarda trem de primeira passaram um na minha frente. Eu fiquei louco e fui reclamar com o chefe, ele me disse que isso tinha ocorrido por causa de diz-que-diz dos outros. Você sabe o que é isso? É gente que falava mal da vida dos outros pelas costas, são pessoas que tem dor de cotovelo de você e faz isso para prejudicar você. Eu resolvi ir até Araraquara depois disso falar com o chefão, reivindicar os meus direitos, porque, no trabalho tinha muita gente puxa saco. A Paulista não conhecia os trabalhadores era uma sarna de safados e sem vergonhas que passavam gente para trás. O chefe de Araraquara falou que ia ter que esperar a minha vez, porque, o outro já havia sido indicado. Como eu já estava para me aposentar eu não gostei muito disso e disse que se ele me promovesse chefe de primeira, eu pediria minha aposentadoria. Ele falou para eu aguardar um pouco só. Eu esperei uma semana e fui promovido a chefe de primeira para poder me aposentar, eu nem acreditei. Olha só, ele pode fazer isso quando eu falei que me aposentadoria.

Na Paulista existiam três bitolas. A larga, de um metro e sessenta; estreita de um metro; e a bitola de sessenta. Essa última parecia um brinquedo, eu tive a oportunidade de trabalhar nessas três bitolas, poucos tiveram esse prazer na vida. Pena que eu não tenho fotos.

P: Como era a amizade na Paulista?

R: Eu já contei para você que lá existia muito puxa-saco, muita falsidade. Mas, eu fui um chefe de trem muito bom, todos gostavam de mim. Hoje que eu sou aposentado quando passo na rua muita gente grita meu nome, mas eu não lembro toda vez que é, já faz muito tempo que eu me aposentei.

P: Havia negros trabalhando na Paulista?

R: Havia. Tinha essa raça sim. Essa raça é terrível, essa raça é fogo. Não sei como colocaram São Benedito para ser santo (risos). Eu tenho um caso de um preto para mostrar como essa raça é terrível. Uma vez eu estava trabalhando de guarda trem, e um preto entrou com a família no trem, ele a mulher e quatro pretinhos, coitados (risos). Entraram sem comprar bilhetes e ficaram meio escondidos no trem. Eu fui passando pagando os bilhetes, fazendo meu serviço, e eles escondidos em um lugar meio escuro, já era noite e a luz estava queimada. Chegando perto do preto eu só vi os olhos do negão, só os olhos,

porque eram brancos (risos) e as crianças em baixo. Eu pedi a passagem dele e ele disse que não tinha, porque, não tinha dinheiro. Eu como era bom deixei ele seguir viagem, mas, se o inspetor parasse era para ele dizer que ele havia embarcado do lado contrário do trem e eu não tinha visto.

Chegando aqui tinha um inspetor na estação esperando. O inspetor, esperto, foi direto atrás do negão, e ao invés de dizer que havia subido pelo lado contrário o negão disse que eu havia deixado ele e a família de graça. Isso, porque, nós combinamos o que ele tinha que dizer. Por isso, que eu não gosto, eu não confio nessa raça, o inspetor veio atrás de mim. Quase que eu levo uma advertência.

E quanto aos trabalhadores?

Os empregados eram muitos perseguidos na Paulista. Era uma vida dura. Uns vagabundos, safados que perseguiam a gente. Uma falsidade de empregado para empregado que queria sempre denunciar a gente. Isso acontecia em qualquer repartição, mas serviço de trem a perseguição era maior.

E os negros?

Tinha preto chefe de trem na minha repartição, mas todos bonzinhos, que eu lembro tinha um de Campinas que era terrível, esse perseguia a gente. E tinha um que trabalhava em Rio Claro que não perdoava nem a mãe dele. Quem caísse na direção dele era perseguido.

P: O senhor ouviu falar de discriminação na ferrovia?

R: Esse Felipe que você foi a casa dele é preto, não é? (risos). No nosso serviço de trem não tinha preconceito, nós brincávamos com os negões que tinham, sabe? Eram aquelas brincadeiras de chamar de negão, dizer que quando não faz na entrada, faz na saída, esse tipo. Mas, nos outros setores tinha muito preconceito. Com os maquinistas, trabalhadores, porque essa raça é terrível, você sabe. Na soca, por exemplo, se o mestre de linha era preto, ou o feitor era preto, hummm, os empregados subalternos tinha raiva de ser mandado por pretos.

P: O que eles faziam?

R: Falava que não gostava daquela raça. Mas, tinha que obedecer aos pretos, porque, eles eram os feitores. Essas pessoas quando pega um cargo eles querem mandar, querem aparecer. Você pode ver, se tem um negão mandando ele não gosta do branco, nem a raça dele ele aprecia. Essa raça sempre foi discriminada. Se você está conversando com dois pretos, se você chega para conversar mais, eles viram e começam a conversar entre eles. Sacanagem com você, eles fazem sacanagem com a gente.

P: Os pretos conseguiam subir de cargo?

R: na Paulista se fosse direito subia, com a capacidade, mas se fosse direito. Se fosse sem vergonha não subia não. Eu tive um preto ajudante que era buraqueiro que não subiu.

P: O senhor pode falar o nome de cinco amigos?

R: P. C., esse já faleceu; O. de A., também falecido; J. T., falecido; J. R. é vivo; P. A. também é vivo.

P: O senhor pode falar a cor deles?

R: o P. é branco. O O. era branco, filho de italiano. O J. também era branco, ele era italiano. O J. R. é preto, mas é bonzinho. E o P. é branco descendente de italiano.

P: Como é e relação entre os ex-ferroviários hoje?

R: Agora que nos estamos aposentados, todos nós somos amigos. Não precisa mais de puxar o saco do chefe nem passar o colega para trás.

P: tem algum preto que o senhor lembra que eu posso entrevistar?

R: Tem o A., mas ele é preto e preto você sabe como é. Apesar de que os pretos que trabalharam na paulista, eram pretos, mas eram bonzinhos. Os pretinhos como o C., o G. M. eram bonzinhos, ficavam na deles. Por isso que eu falo tem preto que é bom, vai ver que foi por isso que São Benedito virou santo. (risos).

Anexo 2: Registro de um Funcionário

Esse é o registro de um empregado da Fepasa que também trabalhou na Companhia Paulista. O registro foi conseguido na secretaria do Ministério da Fazenda em. O nome da pessoa foi apagado porque se trata de um dos entrevistados.

FEPASA		FERROVIA PAULISTA S. A.	
CARIMBO P. D. A. 1970 - MEI		Nº. de Ordem 939220 186736	
REGISTRO DE EMPREGADO RI-186736-9		Nome do empregado: Carlos Paulo de Azevedo Nacionalidade: brasileira Data de nascimento: 12/08/1943 Lugar de nascimento: São Carlos Estado civil: casado	
Nome do empregado: Carlos Paulo de Azevedo Data de admissão ao serviço: 01.12.64 Cargo que ocupa: Cont. Trabalho de Menor Função: 00037-SP		Quando ESTRANGEIRO Nº. de Cert. Nº. do Reg. Genl. Caso com Exatidão? Nome do colega Tem filiação brasileira? Qual? Data da chegada ao Brasil: Naturalizado? Decreto Nº.	
Forma de pagamento: mensal Situação de Trabalho: em com intervalo de 12 h. p/ refeição e descanso Opção em 1 - 1 - 1 C/ vinculação F.D.T.S.: MACRO BENSÍMBO		Quando TRABALHADOR Nº. de Cert. Profissão: 85792-Série 172 Tit. de eleição: 85792-Série 172 Cédula de Identidade: BO Nº. 00037-SP Cert. Trabalho de Menor Nº. 00037-SP Série 00037-SP Local de emissão: 00037-SP Certificado Nº. 34420 Série 00037-SP Regio Militar: Unidade Local Certificado de Aproveitamento Nº. 00037-SP Carteira de habilitação Nº. 00037-SP Tipo 00037-SP Data da chegada ao Brasil: 10.03.67 Naturalizado? 00037-SP Decreto Nº.	
BENEFICIÁRIOS NOME ESPÉCIE DATA DO NASC. DATA DO EMPREGO		Data e assinatura do empregado ao oculto de admissão: de 19 de 19 Data da saída de 19 de 19 Recebi os documentos que me pertencem:	
Nome: Carlos Paulo de Azevedo Espécie: FILHO Data do Nascimento: 12/08/1943 Data do Emprego: 01/12/64 Nome: Renato Luiz Espécie: CONJUNTO Data do Nascimento: 12/01/19 Data do Emprego: 12/01/19 Nome: Marcos Antônio Espécie: CONJUNTO Data do Nascimento: 12/01/19 Data do Emprego: 12/01/19		Recebi os documentos que me pertencem:	

Anexo 3: Número de Funcionários da Paulista de 1922 a 1959

Essa página foi extraída da revista para o congresso Pan-americano de estradas de Ferro editada pela Companhia Paulista em 1960. O exemplar dessa revista encontra-se na sede do Sindicato da Companhia Paulista em Campinas.

FÓLHA DE PAGAMENTO, NÚMERO DE EMPREGADOS E SALÁRIO MÉDIO
MENSAL A PARTIR DE 1922
PAY-ROLL, NUMBER OF EMPLOYEES AND MONTHLY AVERAGE SALARY
FROM 1922

ANOS YEAR	TOTAL DAS FÓLHAS DE PAGAMENTO TOTAL PAY-ROLL IN Cr\$	NÚMERO DE EMPREGADOS Nº. OF EMPLOYEES	SALÁRIO MÉDIO MENSAL AVERAGE MONTHLY SALARY IN Cr\$
1922	18.630.347,39	6.886	224,00
1923	20.674.571,18	7.620	226,00
1924	26.501.062,21	8.063	273,80
1925	30.379.451,41	8.498	297,90
1926	34.562.348,50	9.516	302,60
1927	37.928.754,65	10.774	293,30
1928	42.890.970,00	10.709	333,70
1929	43.418.314,20	10.791	335,20
1930	36.514.393,50	9.556	318,40
1931	33.909.290,30	9.577	295,00
1932	32.466.160,30	9.438	286,60
1933	33.594.422,40	9.778	286,30
1934	37.547.269,50	10.813	289,30
1935	42.404.239,00	11.760	340,00
1936	45.443.754,50	12.562	301,40
1937	48.408.072,70	12.896	312,80
1938	55.418.469,00	13.221	349,30
1939	57.521.657,50	13.571	353,20
1940	60.020.591,30	14.723	339,70
1941	65.962.130,60	15.131	363,20
1942	70.026.729,50	15.088	386,70
1943	73.673.057,80	14.672	418,40
1944	100.724.887,90	15.646	536,40
1945	148.961.074,90	15.681	791,60
1946	184.257.372,40	16.017	958,60
1947	215.981.344,50	17.192	1.046,90
1948	213.665.515,20	16.339	1.089,80
1949	252.442.130,80	16.257	1.294,00
1950	253.739.686,40	15.697	1.347,07
1951	302.359.902,70	16.045	1.575,40
1952	378.672.587,40	16.458	1.917,30
1953	478.657.859,40	16.466	2.424,00
1954	549.091.849,40	16.242	2.817,20
1955	648.896.783,00	16.711	3.233,30
1956	895.032.596,60	16.261	4.589,60
1957	1.141.711.589,30	15.445	6.160,00
1958	1.232.948.442,70	14.899	6.896,00
1959	1.623.568.859,00	14.540	9.305,20

Glossário

Ajudante de maquinista de carga = ajudante do maquinista do trem que transporta carga ferroviária.

Ajudante de torneiro mecânico = aquele que está iniciando a carreira de torneiro mecânico.

Auxiliar de chefe de estação = pessoa que ajuda o chefe de estação na organização e no funcionamento da estação de trem.

Auxiliar de escritório = pessoa que trabalha como auxiliar no escritório da estação ferroviária.

Chefe de estação = pessoa responsável pela organização e bom funcionamento da estação ferroviária.

Chefe de trem de carga = pessoa responsável pelo carregamento do trem.

Chefe de trem de passageiros = pessoa responsável pelos passageiros do trem.

Gerente geral do setor de engenharia = pessoa responsável por gerir o setor de engenharia.

Inspetor de depósito = pessoa responsável pela fiscalização dos reparos e das manutenções feitas nas locomotivas que ficam no depósito.

Inspetor de locomotiva elétrica = pessoa responsável pela fiscalização e o funcionamento de locomotivas elétricas.

Lenheiro = trabalhador que descarrega ou carrega lenha do trem a vapor.

Limpador de máquina = pessoa que cuida e limpa a fornalha do trem a vapor.

Manobrador = pessoa responsável pelos vaivens de locomotivas, nas estações ferroviárias, para encaixar os trens nas linhas convenientes.

Maquinista de trem de passageiro = pessoa que conduz o trem de passageiros.

Praticante de trem de carga = ajuda o chefe de trem de carga a conferir o carregamento.

Praticante de trem de passageiros = ajuda o chefe de trem de passageiros a conferir os bilhetes e a cuidar dos passageiros.

Supervisor de depósito = diretor do depósito.

Técnico da subestação = pessoa especializada em realizar determinado serviço na subestação.

Torneiro mecânico = operário responsável pela manutenção e pelos reparos nas locomotivas.

Trabalhador do armazém = pessoa que trabalha no armazém dos produtos transportados pelo trem.

Trabalhador da limpeza na estação = pessoa responsável pela limpeza e conservação da estação de trem.

Trabalhador da limpeza no depósito = pessoa responsável pela limpeza e conservação do depósito.

Trabalhador na manutenção de sinais = pessoa responsável pela conservação dos sinais que são transmitidos ao trem quando este trafega.

Trabalhador de limpeza na subestação = pessoa responsável pela limpeza e conservação na subestação.

Trabalhador da via permanente = pessoa responsável pela manutenção e conservação da malha ferroviária.

Bibliografia

- AGUIAR, Márcio Mucedula. *As organizações negras em São Carlos: Política e identidade cultural*. São Carlos, 1998. 120p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Educação e Ciências Humanas, UFSCar.
- ANDREWS, George Reid. *Negros e Brancos em São Paulo (1888-1988)*. Tradução de Magda Lopes, Bauru, São Paulo: EDUSC, 1998.
- AZEVEDO, Célia Marinho. *Onda Negra, Medo Branco: o negro no imaginário das elites – Século XIX*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.
- AZEVEDO, Fernando. *Um trem corre para oeste*. Edições Melhoramentos, 2ª Edição, São Paulo, 1980.
- BENJAMIM, Walter. O narrador. Considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In. Benjamim, Walter. *Magia e Técnica, Arte e Política*. Obras Escolhidas. São Paulo: Brasiliense, 3ª Edição, 1987.
- BOSI, Ecleia. *Memória e Sociedade – Lembranças de Velhos*. São Paulo: Editora Schwarcz, 1994.
- BOURDIEU, Pierre. *Meditações Pascalinas*. São Paulo: Bertrand Brasil, 2001.
- CAPELINI, Helena M. de A. *Ferrovários no país do automóvel: Trilhas da resistência*. Araraquara, 1986. 376p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, UNESP.
- COSTA, Claudia Silvana. *Os Imigrantes e seus descendentes no poder local – o caso de São Carlos*. São Carlos, 2001. 210p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – CECH, UFSCar.
- COSTA, Wilma Peres. *Ferrovia e Trabalho Assalariado em São Paulo*. Campinas, 1976. 167p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)– IFCH, Unicamp.
- DA MATTA, Roberto. “O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues.” In: Nunes, E. de O. (org). *A aventura sociológica*. Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1978. p.23-35.
- DEAN, Warren. *A industrialização em São Paulo*. Editora Bertrand Brasil S.A., 4ª Edição Rio de Janeiro, 1991.
- DONATONI, Silvana. *A discriminação étnico-racial na voz dos negros de São Carlos*. São Carlos, 1998. 120p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Educação e Ciências Humanas, UFSCar.

- FAUSTI, Sabrina. *Imigração e violência em São Carlos: uma análise quantitativa*. São Carlos, 1999. 86p. (Monografia apresentada ao Departamento de Ciências Sociais, UFSCar, para obtenção do título de bacharel em Ciências Sociais).
- FERNANDES, Florestan. *A Integração do Negro na Sociedade de Classes/ Vol. I*. São Paulo: Editora Ática, 1978.
- FERNANDES, Florestan. *A Integração do Negro na Sociedade de Classes/ Vol. II. No limiar de uma nova era*. Editora Dominus – Editora da USP. São Paulo, 1965.
- FRANCO, Maria Silva. de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo, Editora Ática, 1974.
- GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1989.
- GOFFMAN, Erving. *Estigma – notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1995.
- GUIMARÃES, Antônio Sergio Alfredo. *Classes, Raças e Democracia*. Editora 34, São Paulo, 2002a.
- GUIMARÃES, Antônio Sergio Alfredo. *Racismo e anti racismo no Brasil*. Editora 34, São Paulo, 2002b.
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.
- HALL, Stuart. *A Identidade Cultural na Pós-Modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2000.
- HASENBALG, Carlos. *Discriminação e Desigualdades Raciais no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- MANCUSO, Maria Inês Rauter. *A cidade na memória de seus velhos*. São Paulo, 1998. 241p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, USP.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Pontes, 4ª Edição, 1990.
- MILLS, C. Wright. *A Imaginação Sociológica*. Traduzido por Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.
- MONSMA, Karl. Conflito simbólico e violência interétnica: europeus e negros no oeste paulista, 1888-1914. In: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA, VII, 2004, Pelotas. *Anais...Pelotas, 2004.*”não pág.”
- NEVES, Ari Pinto das. *Crônicas São Carlenses*. Iguape, Gráfica Soset, 2000.
- OLIVEIRA, Andréa. *Participação popular e clientelismo em São Carlos*. Araraquara, 1998. 224p. Dissertação (Mestrado em

- Ciências Sociais) - Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, UNESP.
- OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. *Identidade, etnia e estrutura Social*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1976.
- POLLAK, Michael. *Memória e Identidade Social*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v.5, N. 10, 1992, p. 200-212.
- POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, N. 3. 1989. p.3-15.
- POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres trens e trilhos*. EDUSC, São Paulo, 2001.
- POUTIGNAT, Philippe; STREIFF-FENART, Jocelyne. *Teorias da Etnicidade*. São Paulo, Editora Unesp, 1997.
- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Relatos orais: do “indizível” ao “dizível”, In: Simon, Olga de Moraes Von (org.) *Experimentos com história de vida: Itália – Brasil*. São Paulo, Vértice, Ed. Revista dos Tribunais, 1988. p. 14-43.
- SAES, Flavio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana (1870-1940)*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.
- SCHWARZ, Lilia Moritz. *Retrato em Branco e Negro: jornais, escravos, e cidadãos em São Paulo no final do século XIX*. São Paulo, Companhia das letras, 1987.
- SEGNINI, Liliana Rosfsen Petrilli. R. P. *Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Editora Autora Associados: Cortez, 1982.
- SEYFERTH, Giralda. O Beneplácito da desigualdade: breve digressão sobre o racismo. In *Racismo no Brasil*. Peirópolis, ABONG, São Paulo, 2002.
- SILVA, Maria Aparecida Moraes (org). *Cadernos de Campo – Programa de Pós Graduação em Sociologia, FCL Unesp/Araraquara. Ano 1, nº 1, 1992*.
- SILVA, Tadeu Tomas da (org). *Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais*. Rio de Janeiro, Editora Vozes, 2000.
- THOMPSON, Paul. *A voz do passado: historia oral*. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1992.
- TOLEDO, Vera Vilhena de. *A Riqueza nos Trilhos: historia das ferrovias no Brasil*. São Paulo: Editora Moderna, 1998.
- TRENTO, Angelo. *Do Outro lado do Atlântico: um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Editora Nobel, 1989.
- TRUZZI, Osvaldo. *Café e Industria: São Carlos 1850-1950*. São Paulo: EduFSCar, 2000.