

**TRABALHO FORA DOS TRILHOS: IMPACTOS DA
PRIVATIZAÇÃO SOBRE OS FERROVIÁRIOS
NO NORTE DE MINAS GERAIS**

*Gilmar Ribeiro dos Santos**
*Ricardo dos Santos Silva***
*Wagner de Paulo Santiago****

Resumo: Este artigo descreve e analisa parte da história ferroviária na região Norte de Minas, ressaltando a importância socioeconômica da ferrovia, as relações de trabalho, especialmente entre os anos 1970 e a privatização da RFFSA, em 1996, e alguns impactos sofridos pelos ferroviários durante esse processo. A partir de entrevistas com ferroviários da ativa durante o processo de privatização, constatou-se perda significativa das referências de sociabilidade desse grupo no decorrer do período. Percebeu-se um sentimento de melancolia diante da possibilidade do fim da “identidade ferroviária” do grupo.

Palavras-chave: Norte de Minas Gerais, ferrovia, privatização, ferroviários

Abstract: This article describes and analyzes the railway history in the North of Minas Gerais, emphasizing the socioeconomic importance of the railway, labor relations, especially between the 1970s and the privatization of RFFSA, in 1996, and some impacts suffered by the railway men during the process. From interviews with the railway men in activity during the privatization process, it was found a

* Doutor em Educação – PUC-SP. Professor Adjunto da Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES. Agradece à FAPEMIG pelo apoio financeiro na modalidade de Bolsa de Incentivo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Tecnológico – BIPDT. E-mail: gilrds@uol.com.br

** Doutorando em Sociologia – USP. Bolsista do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq. E-mail: ricardosilva@usp.br

*** Doutorando em Administração – UFMG. Professor Adjunto da Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES. E-mail: wapasan@gmail.com.br

relevant loss of sociable references inside of the group along the period. It was observed a condition of melancholia considering the possibility of the end of the “railway identity” group.

Keywords: North of Minas Gerais, railway, privatization, railway men.

Resumen: Este artículo describe y analiza la historia del ferrocarril en el Norte de Minas, destacando la importancia socioeconómica de la vía férrea, las relaciones laborales, especialmente entre los años 1970 y la privatización de RFFSA, en 1996, y algunos impactos sufridos por los trabajadores del ferrocarril durante este proceso. A partir de entrevistas con trabajadores activos durante el proceso de privatización se encontró una pérdida significativa de referencias de sociabilidad de este grupo durante el período. Fue percibido un sentido de melancolía ante la perspectiva del fin de la “identidad ferrocarril” del grupo.

Palabras clave: Norte de Minas Gerais, ferrocarril, privatización, trabajadores de ferrocarriles

Introdução

Passadas quase duas décadas da privatização da RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) percebemos de forma mais clara os impactos desse processo na sociabilidade dos ferroviários do Norte de Minas. Este artigo pretende descrever e analisar parte da história ferroviária na região, ressaltando sua importância socioeconômica, as relações de trabalho, especialmente, entre os anos 1970 até a privatização da RFFSA, e alguns impactos sofridos pelos ferroviários durante o processo. Alguns questionamentos nortearam o processo de investigação, a saber: qual a importância da ferrovia para a região? Como foi construída a identidade ferroviária no Norte de Minas? Como se davam as relações de trabalho no período da ditadura militar na empresa? Como a privatização, ocorrida em 1996, impactou os trabalhadores?

Após a privatização da RFFSA poucos documentos foram arquivados pela gestão atual. Vários documentos estão desorganizados ou em estado de deterioração em depósitos improvisados. Essa limitação tornou a memória ferroviária fonte imprescindível de informação.

Verificou-se algumas as formas de integração social que marcaram a sociabilidade ferroviária ao longo dos anos, especialmente do final da década de 1970 até o

início do século XXI. Esse período marca o surgimento do sindicato dos ferroviários na região, permite compreender como foram estruturadas as relações de trabalho segundo os ferroviários da antiga RFFSA e, além disso, as transformações vividas por eles durante o processo de privatização. No entanto, especialmente na primeira parte, o texto situa elementos históricos fundamentais para a compreensão da estrutura econômica e social da região, caracterizando o seu isolamento e a importância da ferrovia para a alteração desse quadro, ou seja, como fonte de “progresso”. Esses aspectos possibilitam, também, compreender a simbologia (inclusive a partir das representações da população norte-mineira) que envolve a ferrovia e a categoria ferroviária no Norte de Minas Gerais.

O norte de Minas Gerais e a ferrovia

As características socioeconômicas, políticas e culturais verificadas no processo histórico de formação do Norte de Minas Gerais possibilitam compreender os impactos da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil em uma região *historicamente isolada*, fornecendo também subsídios para a compreensão das relações sociais, inclusive, das formas de luta/resistência ou resignação dos trabalhadores norte-mineiros. Essas características condicionaram a visão de mundo dos trabalhadores, influenciaram (e ainda influenciam) as relações de trabalho e a construção da identidade ferroviária.

Conforme Mata-Machado (1991) e Botelho (1994), o Norte de Minas Gerais foi secularmente “isolado” política e economicamente das demais regiões do estado de Minas Gerais, especialmente, da região central e do sul do estado. O isolamento da região do Vale do São Francisco se deve aos seguintes fatores: a distância dos mercados exportadores, a proibição do comércio, o estabelecimento de contagens (para a cobrança de impostos sobre mercadorias que seguiam para a zona mineradora) e a concorrência com outras regiões. Além disso, havia a cobrança do imposto da capitação, a repressão advinda da Coroa e o confisco dos bens dos líderes da Sedição¹. Esses fatores contribuíram para que o processo de acumulação de capital na região fosse fragilizado.

As relações sociais estabelecidas entre os norte-mineiros, ou sertanejos, foram marcadas pelo compadrio, pelo coronelismo e pelo sistema de barracão. A rela-

¹ A Sedição de 1736, revolta de maior repercussão histórica da região Norte de Minas Gerais, foi gerada pelo avanço da ordem pública no sertão, ou seja, fazendeiros (potentados), vaqueiros, camaradas e agregados (camadas sociais diferentes) lutavam contra a ampliação do poder público da Coroa portuguesa. O movimento previa a dominação de todo o Norte de Minas e posteriormente de Sabará e de Vila Rica. A revolta apresentou tanto conotações econômicas quanto políticas, pois combatia a capitação, que causaria uma diminuição do excedente realizado e apropriado pelos grandes fazendeiros do sertão do São Francisco e representava um confronto entre o poder público e a ordem privada.

ção de compadrio se fundamentava (e ainda se fundamenta, embora atualizada) no apadrinhamento de filhos das camadas sociais mais baixas (vaqueiros e agregados) pelos fazendeiros da região. Estes passavam a tratar os pais dos seus afilhados como compadres. O conflito de classe era suavizado pela instituição do compadrio. De acordo com Rêgo (1945², apud MATA-MACHADO, 1991), “fica estabelecida uma ligação mais íntima, que autoriza certas liberdades e assegura proteção mais decidida, sem que por isso seja destruída a distinção de classes”. Nos termos de Costa (1997), o fazendeiro, e principalmente o “coronel”, submetia os camponeses – posseiros, meeiros, arrendatários, pequenos proprietários – ao seu poder por meio das relações de compadrio.

Outra forma de relação social característica da região era o sistema de barracão. Baseava-se em uma dívida contraída pelo empregado junto ao patrão (fazendeiro) que, devido às relações de trabalho estabelecidas, dificilmente poderia ser saldada. De acordo com a fala da Sra. Gení, residente no município de Capitão Enéas-MG, percebe-se que essa relação ocorria no local na década de 1940. Enéas Mineiro de Souza, empreendedor e fazendeiro à época, que empresta nome à cidade, trazia trabalhadores de outras localidades do Norte de Minas Gerais para produzirem dormentes, posteriormente vendidos para a Central do Brasil. Esses trabalhadores, por sua vez, supriam suas necessidades de alimentação comprando mantimentos no armazém de Enéas Mineiro, na maioria das vezes não tinham dinheiro e para se alimentarem contraíam dívidas com o fazendeiro. Segundo a Sra. Gení, quem não tinha dinheiro “ficava com o vale (a dívida), só saía daqui depois que pagasse, se saísse sem pagar, era fugido³”.

Pereira (2002), analisou o coronelismo no Norte de Minas Gerais, especificamente, em Montes Claros, na primeira metade do século XX⁴. O coronel era considerado um indivíduo acima do restante da população, tanto por seu poder econômico e influência, quanto por dotes especiais de nascimento ou provenientes de sua formação acadêmica. Porém, essa sacralização da figura do coronel não o eximiu da manutenção de relações de favores. O favor era um instrumento fundamental para o coronelismo. O “favor e a troca permeavam todas as relações⁵ – eleitor-

² RÊGO, Luís Flores de Morais. *O vale do São Francisco*; Ensaio de monografia geográfica. São Paulo, Renascença, 1945.

³ Lessa (1993, p.169) versa sobre o resultado dessas relações, “ele [o sertanejo] era preso à terra, às condições de apadrinhamento, ao jaguncismo, à pastagem e à lavoura. A situação criada pelo sistema de barracão levava o trabalhador a uma condição próxima à escravidão”.

⁴ A concepção de poder utilizada por Pereira (2002) para compreender o coronelismo considera que o poder tanto produz as relações sociais quanto é produzido por elas. Nesse sentido, entende a “relação coronel-população de forma dinâmica, a visão da dependência como relativa e limitada pelas estratégias populares de participação política” (PEREIRA, 2002, p.105).

⁵ O favor era algo extremamente normal no cotidiano da época, incluindo os períodos eleitorais – a distribuição de roupa, sapatos e alimentos era feita publicamente.

coronel, coronel-coronel e coronel-poder público” (PEREIRA, 2002, p.129). Essa abordagem matiza a concepção de que o poder do coronel era unilateral, pois a sua hegemonia era mantida, também, pela sua capacidade de prestar favores à população. A relação não ocorria entre iguais, pois os recursos disponíveis eram muito desiguais.

De forma geral, essas relações, caracterizadas pela dominação e impingidas de pessoalidade, retratam a matriz cultural do país como indicam abordagens culturalistas brasileiras. Constituiu-se na região uma ligação mais íntima entre os norte-mineiros, escamoteando a distinção de classe, difundindo uma forma de dominação baseada na dependência e no poder, ou seja, os coronéis eram a “lei” e o poder repressor local.

O isolamento marcou grande parte da história regional, pois, como observou Mata-Machado (1991), o Norte de Minas do séc. XVIII até o início do séc. XX apresentava características pouco modificadas ao longo dos séculos. Até 1930, e mesmo depois, a região conservou praticamente os mesmos traços, ou seja, “economia agropastoril, sociedade estratificada com predomínio do ‘compadrio’, organização política baseada na ordem privada⁶. Atravessou séculos isolada das regiões mais desenvolvidas do país e manteve um ritmo de crescimento lento e retardatário” (MATA-MACHADO, 1991, p.27).

Esse quadro de isolamento socioeconômico começou a ser alterado a partir da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil, Cardoso (1996) e Silva (2011). A articulação entre as ferrovias e o *modus operandi* do capitalismo, analisada em diferentes contextos socioeconômicos, é importante para a compreensão desse processo. De forma geral, durante a revolução industrial o sistema de transportes e comunicações sofreu uma progressiva adaptação, possibilitando atender às necessidades da produção em escala industrial. Dessa forma, a introdução de navios a vapor, dos transatlânticos, dos telégrafos e das estradas de ferro foram fundamentais para o prosseguimento da revolução na indústria moderna, servindo de base, especialmente, para a abertura de novos mercados capazes de consumir, agora de forma ampliada, a produção industrial. A burguesia criou forças produtivas não imaginadas em épocas anteriores, como as máquinas, o emprego da química na indústria e na agricultura, o telégrafo, a exploração de continentes e as estradas de ferro (MARX; ENGELS, 1985).

⁶ Anastasia (1983) a partir de uma análise enfocando o confronto entre o poder público e o poder privado, verificou o predomínio da ordem privada na região, onde os potentados ditavam as ordens. “A exclusão do norte-mineiro da dinâmica intrínseca à ordem colonial, por se constituir centro de produção e intermediação de mercadorias, restrito ao abastecimento interno da Colônia, possibilitou aos grandes proprietários de terra da região a absoluta predominância das formas autoritárias de dominação interna e a consolidação de um reduto da ordem privada” (ANASTASIA, 1983, p.73).

A conquista de novos mercados para absorver e sustentar o desenvolvimento das forças produtivas impeliu o capital ao desenvolvimento das ferrovias. Hobsbawm (1977) verificou a articulação entre as construções ferroviárias na Inglaterra e o desenvolvimento da indústria de base⁷. Não existe somente uma competição entre capital e trabalho, também, existe a competição entre capitalistas que impulsiona a revolução das forças produtivas. Uma das formas de incrementar a extração de mais-valia é aumentar a parte constante do capital, ou seja, introduzir formas relativas de extração da mais-valia com incrementos tecnológicos. Isto implica uma maior produção de mercadorias em um menor espaço de tempo, possibilitando a redução do valor de troca das mercadorias.

A importância das ferrovias para o desenvolvimento do capitalismo pode ser compreendida a partir da sua participação no processo de circulação do capital. A fórmula D-M...P...M'-D' expressa o ciclo do capital em termos de um circuito individual. Percebe-se que o processo cíclico do capital é composto por três etapas. A primeira etapa D-M é a da compra de mercadorias pelo capitalista, ou seja, a compra dos meios de produção e da força de trabalho, conversão do *capital dinheiro* (D) em *capital mercadoria* (M). A segunda etapa P é o consumo produtivo das mercadorias compradas pelo capitalista. Este funciona como produtor capitalista de mercadorias. O resultado é a produção de mercadorias que apresentam valor superior aos elementos que concorreram para sua produção. Por fim, a terceira etapa M'-D' consiste na volta do capitalista ao mercado não mais como comprador, mas como vendedor de mercadorias. Busca a conversão de sua *mercadoria* (M') em *capital dinheiro* (D') (MARX, 2000).

Cada uma das formas que o capital assume corresponde a uma função diversa e específica no processo, ou seja, o *capital dinheiro* (D) é adiantado na compra dos *meios de produção e força de trabalho* ($M = MP + F$)⁸. Estes são consumidos no *processo produtivo*⁹ (P) e transformados em *mercadorias* (M') acrescidas da mais-valia, que para serem realizadas devem ser vendidas, retornando à

⁷ As construções ferroviárias demandam enormes quantidades de ferro, aço, maquinaria, madeira (especialmente no caso brasileiro) e mão-de-obra, contribuindo para a realização do capital. Hobsbawm (1977) apresenta o surgimento das ferrovias modernas e sua importância econômica, ao relacioná-las com os investimentos e a realização destes investimentos na indústria de base. O surgimento das ferrovias modernas se deu na Grã-Bretanha, para compreendê-lo, com base no autor supracitado, é necessário verificar sua articulação com a estrutura econômica do país.

⁸ Na fórmula geral do ciclo do capital D-M...P...M'-D', M se refere aos meios de produção (MP) e à força de trabalho (F) comprados pelo capitalista no mercado.

⁹ Cabe salientar que a modificação do valor somente ocorre nesta fase P. "A modificação do valor é função exclusiva da metamorfose P, do processo de produção, que configura assim a metamorfose real do capital, em contraste com as metamorfoses puramente formais [mas, não menos importantes] da circulação" (MARX, 2000, p.62).

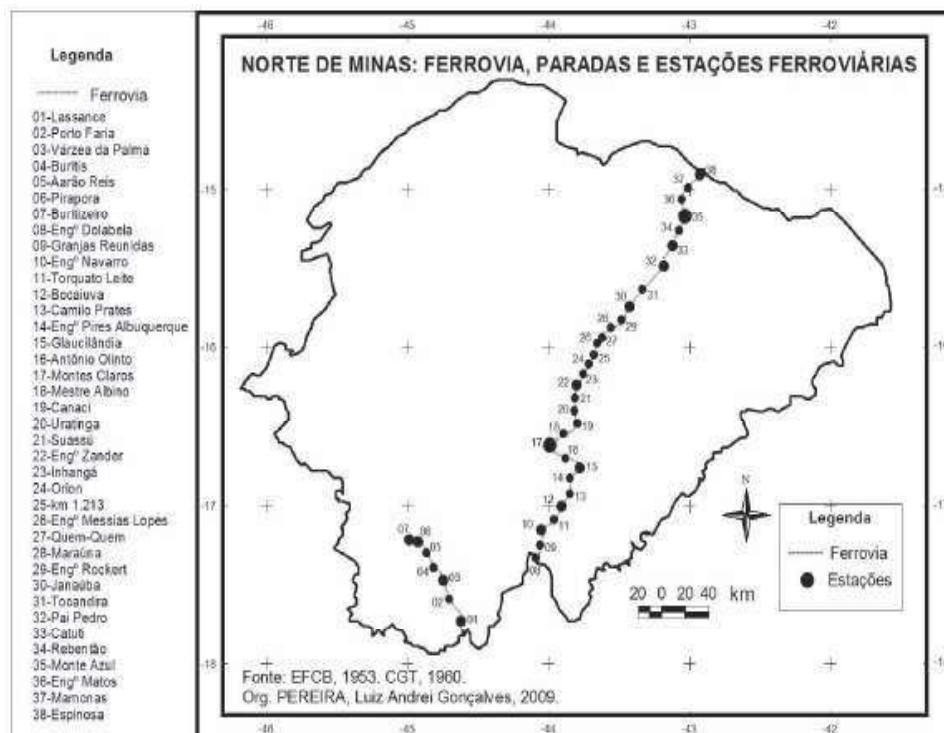
forma inicial *capital dinheiro* (D') acrescido da mais-valia. Após a realização do capital, ou seja, a venda da mercadoria no mercado, o circuito do capital pode ser iniciado novamente (MARX, 2000).

O transporte ferroviário participa diretamente da primeira e da terceira etapa do ciclo do capital. Reduziu sensivelmente o preço do transporte de mercadorias em comparação com o transporte realizado por meio de mulas no Norte de Minas. Silva (1985) verificou que os custos do transporte ferroviário eram seis vezes inferiores aos das tropas de mulas. No ano de 1968 a economia com o transporte ferroviário era de mais de 10% do valor total das exportações brasileiras de café. Há uma necessidade histórica de o capitalista reduzir não somente os custos de produção das mercadorias, mas também os custos com o transporte. Isto pode ser percebido no caso do surgimento das ferrovias e, posteriormente, com seu declínio devido à introdução do transporte rodoviário.

As ferrovias possibilitam a compra dos meios de produção e matéria-prima na medida em que os transportam para as unidades produtivas, mesmo as mais distantes. Além disso, contribuem para a formação do mercado de trabalho em determinadas cidades por meio do transporte de passageiros. A abordagem de Silva (1985) denota a contribuição da ferrovia para a redução do custo da força de trabalho em São Paulo, pois a “chegada de trabalhadores de Minas e sobretudo da Bahia permitiu aos fazendeiros baixar os salários nas plantações” (SILVA, 1985, p.53).

A expansão ferroviária, especificamente, no Norte de Minas Gerais foi iniciada no século XX. O mapa a seguir permite visualizar melhor a malha ferroviária do Norte de Minas Gerais, ou seja, o Ramal de Pirapora e a Linha do Centro que passa por Montes Claros fazendo ligação da Estrada de Ferro Central do Brasil com a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Mapa 01 – Norte de Minas: ferrovia, paradas e estações ferroviárias



Fonte: PEREIRA, 2010.

A construção da Estrada de Ferro Central do Brasil cortando a região Norte de Minas Gerais em direção ao Sul da Bahia perdurou por mais de quarenta anos, entre os anos de 1908 e 1951. Alguns fatores como a falta de recursos e a própria tecnologia utilizada nas construções ferroviárias à época explicam a demora na construção dos trechos da Central do Brasil no Norte de Minas. A tabela a seguir apresenta a cronologia da expansão ferroviária no Norte de Minas a partir da data de inauguração de algumas estações:

TABELA 1
Cronologia da expansão ferroviária/estações no Norte de Minas Gerais (1908 - 1951)

Cidade	Data da inauguração	Cidade	Data da inauguração
Lassance	27-02-1908	Montes Claros	01-09-1926
Várzea da Palma	01-02-1910	Capitão Enéas	10-07-1944
Pirapora	28-05-1910	Janaúba	12-07-1945
Buritizinho	28-10-1922	Pai Pedro	10-09-1947
Engenheiro Navarro	01-08-1925	Catuti	10-09-1947
Bocaiúva	01-08-1925	Monte Azul	10-09-1947
Glaucilândia	01-09-1926	Espinoso*	Ano de 1951

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com Elas Articuladas – G1, 1960.

* A Estação Ferroviária da cidade de Espinosa pertencia à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. A malha ferroviária que corta as demais cidades mencionadas pertencia à Estrada de Ferro Central do Brasil.

Segundo Lessa (1993) a construção do ramal entre Bocaiúva e Montes Claros, iniciada na década de 1910, foi marcada por inúmeros percalços. “Construir uma ferrovia atravessando os desertos do interior do país era uma aventura idealizada pelos entusiastas do cosmopolitismo, que na maioria das vezes se mostrou um desastre sem precedentes neste país” (LESSA, 1993, p.158-9). A construção do referido ramal passou por problemas semelhantes aos de outras estradas de ferro brasileiras que transpuseram selvas e sertões. Assim, a comparação com a construção da ferrovia Madeira-Mamoré é inevitável, pois péssimas condições de trabalho foram frequentes – alternância de sol forte e chuvas intensas, insetos transmissores de doenças, animais peçonhentos, dentre outros problemas.

Em outubro de 1918 a região, assim como todo o país, sofreu com a pandemia de gripe espanhola. Logo após chuvas abundantes desorganizaram os trabalhos de construção. Estas chuvas ocasionaram febres palustres endêmicas na região o que prejudicou os trabalhos durante os anos de 1919 e 1920. “A malária e a febre amarela ceifavam as vidas dos trabalhadores e colocavam em evidência as péssimas condições sanitárias daquela região” (LESSA, 1993, p. 159-160). A construção do ramal entre Montes Claros e Capitão Enéas, entre as décadas de 1930 e 1940, apresentou os mesmos problemas. Segundo o entrevistado Sr. Pedro Ceará, na construção desse ramal, mesmo com o hospital construído pela ferrovia na localidade, “todos os dias morria alguém de malária”.

Segundo Cardoso (1996), a Estrada de Ferro Central do Brasil impactou o processo de reorientação econômica do Norte de Minas, pois começou a romper com o secular isolamento ao qual a região foi submetida – desde a revolta da Sedição de 1736. A ferrovia “representou muito mais que uma possibilidade de incremento das relações comerciais da Região: ela foi, na realidade, a via pela qual o Norte de Minas começa a integrar a dinâmica econômica do Centro-Sul do País” (CARDOSO, 1996, p.42).

A expansão ferroviária na região não se deveu somente aos fatores econômicos, mas também à conjuntura política¹⁰. A “guerra” coronelista, os jagunços, os cangaceiros e a Coluna Prestes “determinaram a importância geopolítica do Sertão e o caráter de urgência para a dominação logística dessa terra alheia ao controle central do Estado, onde a guerrilha se misturava às guerras entre coronéis” (LESSA, 1993, p.104). A ferrovia se apresentou politicamente importante para a defesa nacional.

A ferrovia fez emergirem cidades em regiões anteriormente desertas. Contribuiu para consolidar núcleos urbanos anteriores às ferrovias. A fala do Sr. Pedro Ceará, residente na cidade de Capitão Enéas desde o ano de 1942, dois anos antes da inauguração da estação ferroviária na localidade em 1944, relata a importância da ferrovia para o incremento das atividades econômicas locais. Antes da ferrovia “aqui não tinha nada, só tinha tabuleiro, só tinha o sapé (pequeno povoado que ficava a aproximadamente dois quilômetros da estação ferroviária), aqui só tinha tabuleiro, cagaíta, tingui “ (entrevista realizada em 23 de outubro de 2010). Com a chegada da ferrovia aconteceu a dinamização de pequenos capitais, assim houve a implantação dos primeiros pontos comerciais. Ainda segundo o Sr Pedro Ceará, “o povo, esses pequenos fazendeiros, pequenos sitiantes, começaram a plantar algodão, mamona, milho e vinha vender aqui. Aqui embarcava de trem e ia pra todo canto”.

Várias cidades norte-mineiras tiveram suas histórias marcadas pela ferrovia. O desenvolvimento do comércio e da produção local denotam isso. Algumas entrevistas realizadas com ferroviários aposentados e moradores de pequenas ci-

¹⁰ Mata-Machado (1991) relata a intenção da província de São Francisco e do sul de Minas Gerais se tornarem independente. Os estudos de Mata-Machado (1991), Lessa (1993) e Cardoso (1996) afirmam que a transferência da capital mineira de Ouro Preto para Curral Del Rei (atual Belo Horizonte) teve como objetivo integrar política e economicamente o estado. Haja vista sua localização que privilegia a comunicação com as demais regiões do estado. “Localizado no Vale do Rio das Velhas, via natural de ligação entre o Centro e o Norte, o pequeno Curral del-Rei traçava uma linha divisória que distinguia a região mineradora da zona agropastoril. Construir ali a nova capital traduzia o objetivo de polarizar o Norte de Minas, integrando-o econômica e politicamente ao resto do Estado. A Estrada de Ferro Dom Pedro II [posteriormente denominada Estrada de Ferro Central do Brasil] funcionaria como mecanismo de atração (MATA-MACHADO, 1991, p.116)”.

dades ressaltam aspectos inexplorados pela literatura especializada. A fala do Sr. Rosendo, Agente de Estação que ingressou na ferrovia em 1951, resalta a importância do seu cargo em um período em que os ferroviários “eram nomeados pelo presidente da República”. Os Agentes de Estação eram importantes portadores de informações devido à precariedade dos meios de comunicação na região entre as décadas de 1910 e 1960. Eram os portadores das notícias, as primeiras pessoas procuradas na busca de informações. Os ferroviários pareciam ser a personificação do cosmopolitismo que acenava para a região com a chegada da ferrovia.

Segundo a Sra. Geni, moradora da cidade de Capitão Enéas/MG, existia um armazém nessa localidade nas décadas de 1950 e 1960 e quando ele “fracassava”, o que não era raro, os ferroviários eram uma solução imediata, pois “a ferrovia fez um armazém, era só quem comprava eram os trabalhadores. Compravam e cedia algumas coisas pra gente”. Recursos básicos “fornecidos” pela ferrovia contribuíram para que a população apresentasse uma visão positiva dela e dos ferroviários. Havia, também, a escassez de água em algumas localidades e determinados ferroviários ajudavam a população que passava por situações limite. “A máquina vinha com água quente, quando o pipa não vinha, a gente pedia o maquinista Sr. João. Eita como o Sr. João era bom, dava uma aguinha pra tomar”.

O imaginário de parte da população sertaneja foi fortemente marcado pelo incremento das relações econômicas com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil. A região se integrou ao mercado nacional com este meio de transporte que foi, também, o emissário do progresso em muitas regiões do Brasil. A categoria profissional dos ferroviários também influenciou de forma significativa as relações sociais nestes rincões de Minas Gerais. Com o passar do tempo surgiu uma simbologia envolvendo a categoria ferroviária, ancorada em especial na sua posição social singular baseada nos fatores acima mencionados e, a partir de 1957, com a criação da RFFSA, no salário diferenciado e no paternalismo da empresa que os diferenciava, ainda mais, dos demais trabalhadores da região. O mercado de trabalho norte-mineiro historicamente foi caracterizado pela existência de postos de trabalho “precários” mesmo após as ações da Sudene a partir da década de 1970, ver Braga (1985), Santos; Silva (2011).

O trabalho na RFFSA

Em 1957 foi criada a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima),

responsável pela administração, exploração, conservação, expansão e aperfeiçoamento do tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas. Visava-se reduzir o *déficit*, padronizar os procedimentos, modernizar a operação, reduzir as despesas (como de praxe, reduzindo o pessoal) e aumentar a produção das ferrovias brasileiras (LOPES, 2000). Desde o início, a RFFSA buscou a redução do seu quadro de empregados. A tabela 2 apresenta o número de funcionários da RFFSA em três datas específicas que compreendem um período de quase quatro décadas, evidenciando a redução.

TABELA 2
Número de Funcionários da RFFSA

Ano	Número de Funcionários
1957	160.000
1985	65.000
1995	37.500

Fonte: CAVALCANTI, 2002 (elaboração própria).

Em 1975 a empresa impôs aos funcionários a escolha entre o regime de contratação pela CLT, ou a continuidade como estatutários. Segundo um dirigente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte – STEFBH (da regional de Montes Claros/MG), os estatutários teriam direito ao Fundo de Garantia se optassem pelo regime de contratação da CLT e esse era um motivador da mudança. Porém, os que preferiram permanecer como estatutários poderiam ser encaminhados para qualquer localidade do país e sair definitivamente da região. Essa era uma forma de pressão da direção.

As entrevistas com ferroviários contratados pela empresa no final dos anos de 1970 e início dos anos de 1980, os quais vivenciaram o período de privatização da empresa, concretizado em 1996, evidenciaram como as relações de trabalho na RFFSA foram marcadas antes da privatização, por um lado, pela disciplina rígida e, por outro, pelos “bons” salários e “benefícios” que caracterizavam a categoria. Os salários eram equivalentes aos salários dos funcionários do Banco do Brasil e superiores aos de outros trabalhadores do estado de Minas Gerais como os da CEMIG, da Polícia Militar ou trabalhadores da indústria e do comércio regionais.

A disciplina rígida, no período da ditadura militar, era sustentada na RFFSA por uma hierarquia “militar”. Os Superintendentes Regionais eram Coronéis do Exército Brasileiro, quando eles visitavam as estações – isso não era rotina – “todos ficavam preocupados, pois a disciplina era muito rígida” (agente de estação). Os

supervisores de cada uma das áreas da estação realizavam o controle imediato sobre as chefias locais e estas, por sua vez, sobre os demais funcionários. Segundo um maquinista aposentado, os supervisores¹¹ conferiam desde a realização do trabalho até as condições do uniforme, “um supervisor já teve a audácia de levantar a perna da minha calça pra ver se eu tava de meia preta. Isso era uma fiscalização infeliz” (entrevista realizada em 25-07-2012).

Durante o período do regime militar as relações de trabalho na RFFSA eram reguladas pelo RGO (Regulamento Geral de Operações), que perdurou até o ano de 1996. O Regulamento previa a forma de execução do trabalho, a estrutura hierárquica da empresa além de normas de comportamento. Enfim, definia “todas as suas atribuições e deveres” (maquinista aposentado, entrevista realizada em 25-07-2012). As regulamentações foram constatadas em outras ferrovias no país. Segnini (1982, p.34), verificou que as relações de trabalho na Companhia Paulista, no final do século XIX até o ano de 1928, foram marcadas pela dominação legal.

A dominação exercida sobre os funcionários passava a ser legal, em virtude de regulamento. Através dele a diretoria, detentora do saber, determinava os níveis hierárquicos dentro da ferrovia, os limites da autoridade de cada nível, as competências de cada cargo. Tudo isso através de normas escritas. Ao ferroviário somente era atribuído o “direito” de obedecer.

O RGO, seguindo a abordagem foucaultiana de Maroni (1982), pressupõe as *sanções normatizadoras*¹². Os funcionários que não seguissem as regulamentações operatórias sofriam punições como o afastamento sem remuneração por um ou mais dias. Os agentes de estação, manobreadores, maquinistas e mecânicos estavam sob a vigilância, o *olhar hierárquico* dos supervisores. “Os quadros hierár-

¹¹ Segundo Abramo (1999) “o poder vigilante e punitivo da chefia frequentemente exorbitava as próprias necessidades de produtividade e da racionalização do trabalho consideradas em si mesmas. Ganhava uma dinâmica própria, onde a questão central passava a ser a manutenção do poder e a atemorização do trabalhador, para além de qualquer necessidade técnica de produção”. Na RFFSA a situação era semelhante. Segundo um maquinista da antiga RFFSA, o funcionário se tornava supervisor “não pelo conhecimento que o cara tinha, mas pra manter a disciplina rígida da Rede”. “Atormentavam” os subordinados, mas não tinham competência [técnica] para o cargo. Um funcionário assumia o posto de supervisor devido às relações que estabelecia, ou seja, “aquele que era o mais chegado, que mostrava os dentes para o supervisor e para os superiores” (entrevista realizada em 18 de agosto de 2012). Existiam também supervisores que atuavam de forma “paternalista” e/ou que apresentam conhecimento técnico sobre o trabalho na ferrovia alguns formavam para o trabalho os quadros de funcionários.

¹² Cabe salientar que as sanções normatizadoras, segundo Maroni (1982), torna o operário objeto de penalidades, mas, também, de promoções. Os funcionários que conseguissem atingir as metas de produtividade da RFFSA recebiam promoções, também, previstas. “Sujeito a tal malha do poder disciplinar, o operário é constantemente individualizado – produto e objeto de promoções ou penalidades – e, como tal, inscreve em si mesmo as relações de poder, interioriza a meritocracia e introjeta a competição, quebrando a solidariedade operária. O poder do capital exerce, a partir do próprio operário individualizado, as condições de sua eficácia política” (MARONI, 1982, p.39).

quicos esquadrinham, controlam, examinam cotidianamente a *performance* do operário no processo produtivo” (MARONI, 1982, p.30).

As punições em caso de indisciplina e erros eram variadas. Como a demissão em uma empresa federal não era um recurso recorrente, a estratégia dos supervisores era, principalmente, “atormentar” psicologicamente o trabalhador tornando insuportável a sua permanência na empresa. Nos termos de um maquinista aposentado “pirraçar o cara pra ele desistir de continuar na empresa”. Utilizava-se o expediente de enviar um trabalhador lotado no distrito de produção de Montes Claros a Monte Azul para uma estação de outro distrito. “Sabe o que fizeram? Mandaram o cara para Matinha, próxima a Campos Altos, um lugar desgraçado. É só a estação, não tem cidade, não tem nada” (maquinista aposentado, entrevista realizada em 12-08-2012). Essa era uma forma de punição aos trabalhadores que não queriam sair do distrito de produção no qual estavam lotados. Alguns agentes de estação preferiam uma transferência provisória para ganharem diárias fazendo escalas em outras estações, não viam a transferência como prejudicial, mas como uma forma de incrementar a sua renda.

Em caso de erros, falha operacional, a empresa afastava o trabalhador, normalmente, por cinco a dez dias, mas ocorreram casos de vinte dias de afastamento. Como dissemos acima, demissões raramente ocorriam. Houve, por exemplo, uma falha gravíssima por excesso de velocidade, que resultou na destruição de uma locomotiva e dois vagões na Estação de Tocandira, próxima a Montes Claros-MG. O responsável foi afastado por vinte dias, “em qualquer outra empresa ele seria demitido” (maquinista aposentado, entrevista realizada em 12-08-2012).

Por que a existência da estabilidade não serviu de base para maiores reivindicações e mobilizações da categoria ferroviária? Diferente do que ocorria no ABC paulista no final da década de 1970 e início dos anos de 1980, por que os ferroviários não se mobilizaram contra a disciplina da empresa nesse mesmo período? Uma possível resposta deve abarcar vários aspectos como: a trajetória anterior dos ferroviários marcada por piores condições de trabalho; uma matriz cultural caracterizada pela dominação dos coronéis; a referência ao “medo” sempre presente nas falas que se referiam ao período militar, sendo a disciplina interiorizada e se tornando, por isso, mais eficaz e menos sentida (algumas falas ressaltam a “normalidade” do período); somam-se a isso, as políticas paternalistas da empresa como a Plansfer, a cooperativa, moradia, os descontos de 70% nas viagens de familiares dos ferroviários, dentre outras. O paternalismo não é novidade nas relações de trabalho das ferrovias brasileiras, Segnini (1982, p.62) verificou que a Companhia Paulista apresentava como prática “ceder privilégios aos trabalhadores [...] para continuar a explorá-los”.

A privatização da RFFSA e o ferroviário

As mudanças no campo econômico, político e social, não refletem um processo com um direcionamento único, existem adaptações nos diferentes países, ver, por exemplo, Silva (2004), Antunes (2006), Cruz (2007). A desregulamentação do trabalho¹³ no novo regime de acumulação, as mudanças na estrutura produtiva, nos processos de trabalho, a diminuição do salário real e a erosão do poder sindical são algumas das características desse novo regime no Brasil.

Do ponto de vista do Governo Federal a privatização dos serviços da RFFSA foi considerada exitosa¹⁴. Foi gerada para o governo uma receita de 1,519 bilhões. Além disso, “para o Governo, mais importante que a geração de recursos é a eficiência operacional que a malha ferroviária deverá ganhar nas mãos da iniciativa privada” (LOPES, 2000, p.73). Porém, segundo a ótica dos ferroviários, os impactos sobre o trabalho foram negativos. A questão dos passivos trabalhistas, por exemplo, é uma fonte de crítica à privatização. Segundo um dirigente do STEFBH em Montes Claros:

Fez uma privatização à toque de caixa. Essas empresas que assumiram o controle acionário da Rede Ferroviária a grande maioria nunca depositou um cruzeiro nos cofres do governo. Tanto é que nós temos um processo contra a Rede Ferroviária de julho de 1992, ele fez vinte anos agora e nós nunca recebemos. Já foi transitado e julgado e eles não têm mais recurso, sabe que tem que pagar, mas o governo não recebeu dinheiro nenhum das empresas que assumiram a ferrovia, que era pra pagar os passivos e não pagou nada (dirigente sindical, 03/07/2012).

Houve, também, um conjunto de planos de demissão incentivada. As demissões executadas nos anos que antecederam as privatizações reduziram o quadro de pessoal da RFFSA de 160 mil quando de sua criação em 1957, para cerca de 37.500 em 1995, às vésperas de sua privatização. Essa medida foi muito utilizada como fase preparatória de outras privatizações no país. Seriam necessárias mais dispensas em 1996, pois, segundo Lopes (2000, p.71), “a RFFSA possuía um qua-

¹³ Cardoso Junior (2001) destaca que na década de 1990 os processos de “desregulamentação” e “desestruturação” do mercado de trabalho começaram a caminhar na mesma direção, compondo o quadro de “desregulação” do trabalho no Brasil. O autor citado verificou algumas consequências da desregulação do trabalho: oferta excedente de mão de obra; crescimento intenso do setor terciário; crescimento da informalidade nas relações de trabalho; aumento da desocupação e do desemprego; precarização ou piora na qualidade dos postos de trabalho; estagnação relativa dos rendimentos médios do trabalho; diminuição na participação do Estado nas negociações entre empregados e empresas; entre outras.

¹⁴ Para uma melhor compreensão do processo de privatização, dos seus condicionantes e resultados econômicos e sociais, ver Lopes (2000) e Maia (2009).

dro de pessoal superdimensionado e sua privatização certamente exigiria uma redução brutal desse contingente, o que poderia causar grande tumulto ao processo, a exemplo de países de privatizaram suas empresas”.

O PID - Plano de Incentivo ao Desligamento, como parte da preparação para a privatização da RFFSA, consistia no desligamento do funcionário que receberia todas as verbas rescisórias garantidas por lei mais um prêmio de um salário mensal para cada dois anos trabalhados. Por exemplo, um funcionário que tivesse trabalhado por 30 anos na RFFSA receberia todas as verbas rescisórias mais o equivalente a 15 salários mensais. Os que não optaram pelo desligamento e foram demitidos receberam todas as verbas rescisórias e 80% do prêmio do PID. De acordo com um dirigente sindical “o cara não quis pedir o desligamento, então a empresa mandou embora”. No dia 09 de setembro de 1996 o sindicato homologou 133 rescisões e no decorrer de três meses houve a demissão de mais de 300 ferroviários somente no corredor de Montes Claros/MG. “Os mais velhos tinham a ilusão de que não seriam demitidos” (Supervisor auxiliar da oficina mecânica na RFFSA). Não existem dados seguros sobre o número de demissões, estima-se que 60% a 70% do contingente da RFFSA, lotado na SR-2, tenha sido demitido¹⁵.

A FCA (Ferrovia Centro Atlântica), que começou a operar em setembro de 1996, eliminou a categorias de supervisor de manobra e manobrador sendo as suas atribuições repassadas aos agentes de estação. Segundo um maquinista, “quando a FCA assumiu ela extinguiu várias categorias”.

A comunicação relativa ao tráfego (o licenciamento de trens) era realizada a partir das estações, ou seja, cada informação era passada à estação subsequente. A FCA implantou a comunicação via satélite, realizada a partir de um centro de comando em Belo Horizonte, diretamente para as locomotivas. Essa tecnologia tornou supérflua a existência da maioria das estações¹⁶. Atualmente os controladores de circulação na cidade de Belo Horizonte realizam o licenciamento dos trens, transmitem as ordens de serviço através do sistema Autotrac e os maquinistas repassam as infor-

¹⁵ O aspecto mais nefasto do processo é a demissão massiva de trabalhadores, segundo Cena (2008, p.157), que analisou a privatização ferroviária na Argentina, ocorreu “la racionalización a través de la desocupación”. Em 1993, no Ferrocarril ocorreram 84.000 dispensas – existiam 87.000 postos de trabalho no sistema de transporte ferroviário argentino.

¹⁶ Existiam 21 estações ferroviárias em funcionamento no Norte de Minas na primeira metade da década de 1990: Lassance; Várzea da Palma; Pirapora; Engenheiro Dolabela; Engenheiro Navarro; Bocaiuva; Engenheiro Pires Albuquerque; Glaucilândia; Montes Claros; Canaci; Engenheiro Zander; Orion; Engenheiro Messias Lopes; Quem-quem; Janaúba; Tocandira; Pai Pedro; Catuti; Monte Azul; Mamonas e Espinosa. Havia, como mostrado no mapa acima, os locais chamados de “Pé de estribo” (apenas para embarque e desembarque de passageiros), como Porto Faria, Uratinga, Suassu, entre outras. Imediatamente após a privatização apenas as estações de Montes Claros, Janaúba e Espinosa continuaram em atividade. Atualmente somente a estação de Montes Claros está em funcionamento.

mações, através do sistema, diretamente da locomotiva. Castells (1999, p.261) afirma que o impacto do paradigma informacional depende “de uma opção econômica e política feita por governos e empresas escolhendo a ‘via baixa’ no processo de transição para a nova economia informacional, principalmente com a utilização dos aumentos de produtividade para lucratividade a curto prazo”. Enfim, a mesma tecnologia pode afetar de forma diferente o trabalho¹⁷.

A mudança resultante do “movimento mais flexível do capital acentua o novo, o fugidio, o efêmero, o fugaz e o contingente da vida moderna, em vez dos valores mais sólidos implantados na vigência do fordismo” (HARVEY, 1992, p.161). Os impactos dessa nova configuração foram analisados por Sennett (1999), dois casos emblemáticos foram utilizados, o de Rico e o de Enrico. Algumas características que marcaram a identidade social de Enrico são percebidas nas falas dos ferroviários da antiga RFFSA, como a estabilidade, a narrativa linear da vida, o controle sobre sua vida e o planejamento da vida dos seus familiares. Uma rotina que caracterizou o trabalho e a vida dos ferroviários. As transformações advindas da privatização trouxeram as demissões¹⁸, a incerteza para os que permaneceram na empresa, com consequências para a sociabilidade ferroviária forjada durante décadas na região e uma desmoralização individual.

Além da angústia, além da supressão de alguns trens, além da supressão de algumas classes ferroviárias, como a via permanente, manobreadores, alvenaria, trouxe um desgaste social que eu não sei nem te explicar, nós tivemos companheiros que chegaram à beira do suicídio. Cara que não tinha problema entrou no vício do álcool e tá na sarjeta até hoje. (maquinista aposentado, entrevista realizada em 25-07-2012).

Gorz (2004), nessa direção, falou sobre o fim da sociedade do trabalho, ou seja, do fim do emprego estável, construtor de identidade social e pessoal, o qual orientava a construção de um percurso para a vida do indivíduo¹⁹. “A sociedade na qual

¹⁷ Percebe-se que a abordagem de Castells (1999) é bastante otimista (mesmo defensora) em relação às virtualidades das novas tecnologias da informação. Pode-se questionar a neutralidade da tecnologia, ou seja, a existência de uma nova tecnologia de produção já pressupõe um fim estabelecido na sua concepção – esse fim seria o lucro. Ela poderia ser utilizada para outra finalidade? E, caso o fosse, sobreviveria à concorrência? Marx (1980) advertiu, quando da primeira Revolução Industrial, que a implementação de novas tecnologias não tem como objetivo amenizar o sofrimento humano no trabalho, mas sim produzir mais mais-valia. Nesse sentido, outra lógica subjacente à produção de novas tecnologias poderia ser capaz de tornar a sua implementação realmente diferente, em termos de sua função essencial e impacto sobre a força de trabalho em geral. Outra possibilidade seria uma correlação de forças mais equilibrada entre o capital e o trabalho em geral que orientaria a utilização da tecnologia e seu impacto sobre a força de trabalho.

¹⁸ A perda do emprego significou também, a perda dos “benefícios” que a empresa possibilitava foram duramente sentidos. Quanto “se precisou do Plano [de Saúde] ele não estava mais disponível. Você pensa numa família com oito pessoas sem plano, não é fácil não” (supervisor auxiliar da oficina mecânica).

cada um espera encontrar um lugar, um futuro balizado, uma segurança, uma utilidade; esta sociedade – ‘a sociedade do trabalho’ – está morta” (GORZ, 2004, p.69). A identidade do trabalhador sofre com os impactos da instabilidade que resulta na perda das principais referências do trabalhador, Sennett (1999).

A especialização do trabalhador ferroviário foi contraposta a um contexto de valorização de competências e polivalência. “Ferroviário é ferroviário não tem nada a ver com o mercado de trabalho aqui fora” (maquinista aposentado, entrevista realizada em 25-07-2012). A quebra da rotina, da estabilidade, do planejamento que marcaram a sociabilidade ferroviária impactou dramaticamente o trabalhador, especialmente, os trabalhadores na faixa etária de 45 a 50 anos e sem qualificação para o exercício de outras funções no mercado de trabalho local. “O cara entra em desespero” (Supervisor auxiliar da oficina mecânica na RFFSA).

A partir das entrevistas, percebemos que a nova realidade do trabalho na FCA, transformou a identidade ferroviária, daquela categoria profissional antes portadora de grande status no mercado de trabalho regional. Isso ficou claro quando um maquinista aposentado indagou espantado: “vai fazer um trabalho sobre uma categoria que está acabando?”. Essa fala parece remeter ao fim de uma “identidade ferroviária” e de sua importância.

Segundo Silva (2008, p.31), o trabalho está perdendo “sua hegemonia como principal meio de integração social”. Perda expressa, por exemplo, na ausência de “auto-realização” para quem o pratica. Há uma grande insatisfação com a nova realidade do trabalho na FCA, expressa em falas que ressaltam o constrangimento com as novas relações de trabalho, “tomei raiva da empresa” (mecânico aposentado, entrevista realizada em 05-08-2012). Além disso, os ferroviários não querem que os seus filhos “deem continuidade²⁰” ao trabalho na empresa – um anseio dos “antigos” na época de RFFSA.

¹⁹ “O trabalho foi deslocado objetivamente de seu *status* de uma realidade de vida central e evidente por si própria; como consequência desse desenvolvimento objetivo, mas inteiramente contrário aos valores oficiais e aos padrões de legitimação dessa sociedade, **‘o trabalho está perdendo também seu papel subjetivo de força estimulante central na atividade dos trabalhadores’**” (OFFE, 1994, p.194, grifos nossos).

²⁰ Beaud e Pialoux (2009) analisaram as transformações do trabalho operário na Peugeot, em Sochaux na França, verificando a “desestabilização coletiva” e a “desmoralização individual” (especialmente no interior da família) que os antigos operários enfrentavam. Nesse contexto “em muitas famílias operárias, os filhos não ‘dão continuidade’ aos pais”. Resultando em uma “forma de sofrimento social – sofrimento calado, reprimido, mas incessantemente remoído – que é produzida pela perda de uma herança que seria legada aos filhos, e o distanciamento sociocultural destes últimos” (BEAUD E PIALOUX, 2009, p.14). Porém, esse sofrimento no caso dos ferroviários é amenizado à medida que os filhos assumem posições socialmente valorizadas em outras empresas, especialmente, públicas – o que possibilita aos ferroviários “relembra” aspectos do seu passado estável em uma empresa pública. Cabe salientar que o sentimento de orgulho relacionado ao pertencimento à classe operária não são iguais na comparação entre o Brasil (considerando inclusive a diversidade interna do país) e a França.

O novo contexto a acumulação flexível e de privatizações afetou sobremaneira a ação sindical²¹. Cabe salientar, de acordo com um dirigente sindical, que “a gente não era contra a privatização, a gente queria uma privatização criteriosa, o que não aconteceu” (entrevista realizada em 03-07-2012). Não houve mobilização no Norte de Minas Gerais, os trabalhadores pareciam não acreditar que a privatização resultasse em tamanhas perdas sociais, notadamente, no desemprego.

O STEFBH que apresentou um breve momento de atuação, reconhecido por boa parte dos trabalhadores entrevistados, após o período militar e anterior à privatização, em 1996 foi duramente afetado²². De acordo com um agente de estação aposentado após o processo de privatização “a greve existia somente na época da RFFSA o sindicato tinha mais força naquela época, hoje a empresa ameaça o funcionário de demissão e inibe a greve”. Isso aponta para um poder maior do capital diante do trabalho. A nova estrutura econômica de fato aumentou o poder do capital em detrimento do trabalho. O medo da demissão e falta de ação do sindicato contra ela está presente no caso dos ferroviários no Norte de Minas Gerais. Antes, “o sindicato conseguia reverter uma demissão hoje isso não é possível” (dirigente sindical, entrevista realizada em 03-07-2012).

²¹ Somente após o fim do governo militar o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte (STEFBH), criado no início da década de 1980, começou a atuar de fato na região. Porém, por um curto período. Com a privatização o sindicato perdeu força, pois os funcionários, especialmente os maquinistas, não se mobilizam para reivindicações devido ao medo da demissão. Nesse quadro, a esfera jurídica do sindicato ganhou relevo. “Tudo o que é estabelecido no acordo coletivo de trabalho e não é cumprido por parte da empresa se transforma em objeto de ação judicial realizada pelo sindicato” (dirigente sindical, entrevista realizada em 22-08-2012). Não se percebe a existência de uma solidariedade entre os ferroviários em geral que sirva de sustentáculo para mobilizações, mas sim uma racionalização das ações sindicais atuando, principalmente, no campo jurídico, com destaque para as ações judiciais por danos morais. Cabe salientar que existem críticas à atuação do STEFBH. Essas críticas estão baseadas em dois fatores: na divisão interna da categoria ferroviária e na comparação entre a ação do sindicato local e a ação de outros sindicatos da categoria. Devido aos limites deste estudo não abordaremos de forma mais aprofundada questões sobre a estrutura e funcionamento do STEFBH.

²² Rodrigues (1999), embora analise o caso dos países centrais, e seja demasiado pessimista em relação ao futuro dos sindicatos, coloca questões importantes para se pensar as privatizações e seus efeitos na relação institucionalizada entre o capital e o trabalho no Brasil. As mudanças no campo da economia prejudicaram os sindicatos e favoreceram as empresas privadas. Essas transformaram-se no centro principal de desenvolvimento na própria medida em que o Estado reduzia seu papel estimulador e regulamentador da economia. Cada privatização aumenta o poder empresarial privado e reduz o poder da tecnocracia estatal e do poder sindical que tende a estar a ela associado. Os empresários, e especialmente as grandes empresas multinacionais, antes do Estado e da classe política, tornaram-se o ator central no processo de desenvolvimento, recuperaram a iniciativa, a legitimidade e a autoridade que tinham perdido progressivamente no pós-guerra e que de modo geral vinham perdendo à medida que se expandia a massificação do processo político e se fortaleciam os partidos que se apoiavam sobre as camadas populares (RODRIGUES, 1999, p.194-5).

Considerações finais

Ressaltou-se o “trabalho fora dos trilhos” em alusão a um sentido que, embora percebido como uma exceção em um país com tamanhas desigualdades como o Brasil, onde não se realizou a “condição salarial”, para utilizar os termos de Castel (2005), orientou a vida de milhares de ferroviários, condicionando os seus projetos de futuro, as relações no interior de suas famílias, em resumo, as suas vidas. A privatização da RFFSA em 1996 transformou drasticamente a sociabilidade do grupo social de trabalhadores ferroviários.

No Norte de Minas Gerais, no caso dos ferroviários “mais velhos”, os parâmetros que delineiam as percepções das mudanças provenientes da privatização e da reestruturação da empresa estão baseados em um passado marcado por ambiguidades (por exemplo, disciplina rígida e paternalismo), mas ao mesmo tempo representado de forma positiva. Percebe-se isso claramente na comparação realizada pelos mesmos entre o trabalho na RFFSA e o trabalho na FCA. Eles valorizam a estabilidade de um período frente à instabilidade ou risco e às novas formas de gestão presente nas relações de trabalho atuais. Em suma, as narrativas valorizam a possibilidade de uma vida profissional e familiar estável.

Seguindo a perspectiva de Lima (2010), as transformações no trabalho nos últimos anos não anunciam o fim da cultura do assalariamento expressa nos direitos sociais. Esse tipo de trabalho está no horizonte dos trabalhadores e marca profundamente a cultura do trabalho, especialmente, no Norte de Minas Gerais. Historicamente a informalidade fez parte das relações de trabalho na região. Embora algumas cidades, como Montes Claros, experimentem um aumento expressivo dos contratos formais, o percentual de pessoas formalmente ocupadas se apresenta inferior aos níveis nacionais, Santos (2009).

A região ainda passa por um processo de desenvolvimento econômico, de assalariamento. Pequenas cidades como Capitão Enéas-MG estão recebendo a implantação de indústrias de diversas áreas em virtude de incentivos fiscais e financeiros do Estado. Isto aumenta o desejo dos trabalhadores por um emprego com carteira assinada, pois a maioria teve sua trajetória e/ou mesmo perspectivas mais imediatas marcadas pela informalidade.

Nesse contexto, os trabalhadores mais jovens entendem que “tudo está muito bem na FCA” (maquinista aposentado, entrevista realizada em 25-07-2012). Isso porque suas percepções do trabalho na empresa se pautam pela comparação com a “precariedade” e o desemprego que ainda afeta grande parte dos trabalhadores norte-mineiros. A precariedade do trabalho é uma nova questão social, consequência

da desestruturação da “condição salarial”, a qual nem mesmo se consolidou no Brasil, especialmente, nas regiões menos desenvolvidas como o Norte de Minas Gerais.

Referências

ABRAMO, Laís. *O Resgate da Dignidade*. São Paulo: Imprensa Oficial/Editora Unicamp, 1999.

ANASTASIA, Carla Maria Junho. A Sedição de 1736: estudo comparativo entre a zona dinâmica da mineração e a zona marginal do sertão agro-pastoril do São Francisco. Dissertação de Mestrado em Ciência Política. Departamento de Ciência Política. Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 1983.

ANTUNES, Ricardo. *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2006.

BEAUD, Stéphane; PIALOUX, Michel. *Retorno à condição operária: investigação em fábricas da Peugeot na França*. Tradução de Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2009.

BOTELHO, Tarcisio Rodrigues. Famílias e escravarias: demografia e família escrava no Norte de Minas Gerais no séc. XIX. Dissertação de Mestrado em História Social. Universidade de São Paulo, 1994.

BRAGA, Maria Ângela Figueiredo. Industrialização da Área Mineira da SUDENE: um estudo de caso. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais. Departamento de Ciências Sociais. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Março de 1985.

CARDOSO, José Maria Alves. A Região Norte de Minas Gerais: um estudo da dinâmica de suas transformações espaciais. Dissertação de Mestrado. Departamento de Economia, Centro de Ciências Sociais aplicadas da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1996.

CARDOSO JÚNIOR, José Celso. Crise e desregulação do trabalho no Brasil. *Tempo Social: Revista de Sociologia da Universidade de São Paulo*, São Paulo, v. 13. n.º 2, p. 31-59, novembro de 2001.

CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. Vol. I. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CAVALCANTI, Bianor Scelza. *Reformas e políticas regulatórias na área de transportes*. VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa, Portugal, 8-11 Oct. 2002.

CENA, Juan Carlos. *El Ferrocidio*. – 2ª ed. – Buenos Aires: La Rosa Blindada, 2008.

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. Guia geral das estradas de ferro e empresas de transportes com elas articuladas – G1. Rio de Janeiro/ São Paulo, 1960.

COSTA, João Batista de Almeida. Cultura sertaneja: a conjugação de lógicas diferenciadas. In: SANTOS, Gilmar Ribeiro dos. *Trabalho, cultura e sociedade no Norte de Minas Gerais: considerações a partir das Ciências Sociais*. Montes Claros: Best Comunicação e Marketing, 1997.

CRUZ, Sebastião Carlos Velasco e. *Trajetórias: capitalismo neoliberal e reformas econômicas nos países da periferia*. São Paulo: Editora UNESP, 2007.

GORZ, André. *Misérias do Presente, Riqueza do Possível*. São Paulo: Annablume, 2004.

HARVEY, David. *A condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

HOBBSBAWM, Eric J. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. Tradução da Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

LESSA, Simone Narciso. *Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão*. 1993. 244 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

LIMA, Jacob Carlos. Participação, empreendedorismo e autogestão: uma nova cultura do trabalho?. *Sociologias*. Porto Alegre, ano 12, nº 25, set/dez. 2010.

LOPES, Vânia Silva Vilas Boas. Impactos da privatização na gestão de pessoas: um estudo de caso em empresa do setor de transporte ferroviário de carga de Montes Claros – MG. 2000. 160 f. Dissertação (Mestrado em Administração) –

Departamento de Ciências Administrativas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2000.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. In: *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, v. 15, n. 1. p. 143-152, 2009.

MARONI, Amnérís. *A estratégia da Recusa*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do partido comunista*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1985.

_____. *O capital: crítica da economia política*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1980. Livro 1. V.1.

MATA-MACHADO, Bernardo Novais da. *História do sertão noroeste de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991.

_____. *O capital: crítica da economia política*. Tradução de Reginaldo Santa'Anna. 8ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Livro II.

MELLO E SILVA, Leonardo Gomes. *Trabalho em grupo e sociabilidade privada*. São Paulo: USP, Curso de Pós-Graduação em Sociologia: Ed. 34, 2004.

OFFE, Claus. Trabalho, a categoria sociológica chave?. In OFFE, Claus. *Capitalismo Desorganizado*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

RODRIGUES, Leôncio Martins. *Destino do Sindicalismo*. São Paulo: Edusp, 1999.

PEREIRA, Laurindo Mékie. *A cidade do favor: Montes Claros em meados do século XX*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2002.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Planejamento e desenvolvimento: logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social. Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2010.

SANTOS, Gilmar Ribeiro dos; SILVA, Ricardo dos Santos. Desenvolvimento, elites regionais e desigualdades sociais no Norte de Minas Gerais. *Argumentos*,

Montes Claros: Editora Unimontes, nº 4. Vol. 1, 2011.

SANTOS, Gilson Cássio de Oliveira. *O mercado de trabalho formal em montes claros – 1985-2006*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Social. Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2009.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados; Cortez, 1982.

SENNETT, Richard. *A Corrosão do Caráter*. São Paulo: Record, 1999.

SILVA, Josué Pereira da. *Trabalho, Cidadania e Reconhecimento*. São Paulo: Annablume, 2008.

SILVA, Ricardo dos Santos. *Nos trilhos do capital: a ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Social. Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros/MG, 2011.

SILVA, Sergio. *Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil*. 6ª ed. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1985.