

# **Pau na Máquina: comunicação e debate no setor ferroviário**

Flávio Rossi Mantovani<sup>1</sup>

## **Introdução**

Representando os ferroviários da antiga Noroeste do Brasil – ferrovia que se estende entre as cidades de Bauru e Corumbá, na divisa com a Bolívia, e entre Campo Grande e Ponta Porá, na divisa com o Paraguai – o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso tem sua origem ligada às reivindicações de trabalhadores desde a construção da ferrovia a partir de 1905.

Durante esse período, que se estendeu de 1905 até 1914, a maioria da mão-de-obra era composta por homens que trabalhavam por empreitadas, recebendo diárias em um serviço considerado pesado e arriscado. As péssimas condições de trabalho registradas, aliadas a problemas como ataque de índios, doenças endêmicas, condições insalubres, atrasos contínuos de pagamento e falta de suprimentos alimentares levaram os trabalhadores a inúmeras paralisações e revoltas contra os empreiteiros. Apesar das diversas lutas registradas na época, elas se restringiam a nível local, sem grande projeção sobre a categoria espalhada pelo restante do país.

Em 1909, trabalhadores fundaram a Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cujo quadro de sócio era basicamente composto por operários das oficinas de Bauru. Em 1919, ferroviários das oficinas de Aquidauana fundaram o Centro Operário Aquidauanense. Na década de 1920, algumas sociedades de mutualismo também foram organizadas. A maioria delas estavam localizadas em Bauru, como a Sociedade Beneficente 19 de Junho, organizada em 1927, foi a que manteve maior atividade e quadro de sócios. Em Bauru, a Noroeste já possuía administração e oficinas centrais desde 1922.

---

<sup>1</sup> Formado em jornalismo pela Universidade do Sagrado Coração (Bauru-SP) desde 2006 e finalizou em 2009 o curso Especialização em Comunicação Popular e Comunitária da Universidade Estadual de Londrina (UEL/PR), cuja monografia promoveu um estudo sobre o “Pau na Máquina”.

Fundado em 1933, o sindicato dos ferroviários da Noroeste do Brasil está incluído no conjunto de entidades sindicais surgidas e legalizadas a partir do decreto 19770 de março de 1931. Seu estatuto foi aprovado em assembléia em 19 de março de 1933. Até o final desse ano, o sindicato contaria com mais de 2000 filiados.

A atuação da entidade se consolidou diante da readequação financeira proposta pelo governo provisório da Revolução de 1930, que na interpretação da categoria atingiria diretamente as ferrovias federais e incidiria na perda de ganhos salariais. Entre 1933 1935, os ferroviários conseguiram impor aos patrões um quadro de vencimentos por meio de mobilizações. A atuação verificada também permitiu a acessibilidade de diversas correntes ideológica dentro do sindicato, sobretudo àquelas legadas à chamada esquerda.

A mobilização da categoria levou a polícia a intervir no sindicato por diversas vezes. A repressão também promoveu investidas quando o sindicato passou a integrar campanhas contra o fascismo. Quando o líder integralista Plínio Salgado visitou Bauru, em outubro de 1934, os ferroviários sintonizados com o sindicato preparam uma manifestação que resultou em confronto direto e violento contra os integralistas. O evento é considerado no meio sindical o primeiro grande confronto entre militantes de esquerda e integralistas ocorrido no país.

O sindicato ainda teve importância decisiva para viabilizar a instalação de uma sede da Aliança Nacional Libertadora Nacional em Bauru em maio de 1935, ocasião em que o intelectual e militante comunista Caio Prado Junior esteve na cidade. A brutal repressão à ANL promovida pelo Governo Vargas em todo território brasileiro alcançou os ferroviários e sindicalistas da Noroeste do Brasil, maiores impulsionadores da entidade na região. O alvo direto da polícia, antes da própria sede da ANL, foi o Sindicato em Bauru e suas filiais na região.

Em 1935, a agremiação foi fechada e vários ferroviários foram enquadrados na Lei de Segurança Nacional e demitidos da ferrovia. Na seqüência, trabalhadores aliados à empresa assumiram a direção e prepararam a integração da entidade à administração da ferrovia durante o Estado Novo. Após um mês da invasão policial, o sindicato reabriu suas portas por meio de um mandato de segurança obtido pelos diretores na Justiça Federal após. Mas seus arquivos já haviam sido saqueados e

muitos ferroviários e diretores sindicais foram demitidos da ferrovia. Sua reabertura, meramente burocrática, já não representava um ponto de apoio às lutas da categoria. Passava-se, então, para o período em que o sindicato seria controlado por ferroviários patrocinados pela administração da ferrovia.

Depois da intervenção o sindicato acabou sendo transformado em uma associação de classe, em virtude da proibição da existência da atividade. A primeira direção da Associação Profissional dos Ferroviários da NOB (1943) era majoritariamente composta por ferroviários da administração indicados pela direção da ferrovia. A partir da metade da década de 50 até 1964 as diretorias da associação foram hegemônicas pela linha política do PCB. Novamente colocada sob intervenção após o golpe de 1964, a entidade foi perdendo sua representatividade em função da predominância de trabalhadores alinhados à administração.

Em 1984 a associação foi transformada novamente em sindicato e sua primeira direção era de linha conciliatória, considerada “pelega”. Em contraponto a essa perspectiva surge a Chapa Pau na Máquina, resultante de uma atividade iniciada de forma clandestina em 1982 quando foi organizado o Movimento da Unidade Ferroviária (MUF), que passaria a integrar a CUT a partir de 1983.

Auto-intitulada portadora de um programa classista e se reivindicando cutista, a Pau na Máquina vence as eleições de outubro de 1988, se transformando na tendência majoritária dominante no sindicato até o momento.

## **Análise**

O tema “privatização” aparece pela primeira vez na edição número 12, editada em janeiro de 1989. Em matéria, o Pau na Máquina aponta que o governo Sarney prepara o leilão da RFFSA com o objetivo de “atender aos interesses do FMI e dos credores internacionais”. O texto aponta para a realização de assembleias com o intuito de estabelecer ações para “barrar as privatizações”. Depois de enfatizar que a proposta é “ilegal e anti-constitucional”, a matéria termina por apontar para a necessidade de união da categoria na defesa da estatal, conclamação que acompanha todos os textos que tratam do assunto.

Outro apontamento sobre o tema aparece na edição número 16, de abril do mesmo ano. O editorial “A Quem Interessa a Privatização” – publicado na primeira página – denuncia a campanha difamatória movida contra empresas públicas com o objetivo de justificar a transferência para a iniciativa privada. “Tal campanha, orquestrada por grupos econômicos nacionais e internacionais e capitaneada por setores do Governo, principalmente o Ministério dos Transportes, busca criar condições para o desmantelamento de setores vitais da economia e do desenvolvimento brasileiro constituído pelas empresas estatais”.

O editorial da edição número 29 de janeiro de 1990, também em primeira página, reitera a defesa da ferrovia brasileira, denuncia novamente os interesses econômicos privados e adverte para a necessidade de “conscientizar toda a população brasileira sobre a grande importância econômica e social da manutenção da manutenção e recuperação do transporte ferroviário tipicamente estatizado”. Na mesma temática, o editorial da edição número 46 (outubro do mesmo ano) propõe que a categoria promova o debate sobre o “modelo entreguista” que estaria em vias de ser implantado no país e suas consequências para a categoria. Ainda na edição, o sindicato observa que o Plano Emergencial lançado com o objetivo de promover a recuperação da RFFSA apenas criaria condições para a futura privatização da empresa, atendendo os “cartéis internos ligados ao transporte ferroviário”.

Entre 1991 e 1992, não encontramos nos exemplares analisados referências sobre a privatização dignas de nota. O tema só volta à ordem do dia com maior ênfase em 1993, quando a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). Matéria publicada na edição número 94, de 29 de março, traz a informação que o presidente da RFFSA, Osires Stenguel Guimarães, declarou à imprensa que o governo federal seria o culpado pelo sucateamento e pela crise financeira pela qual a empresa passava no período. Diante da afirmação, o Pau na Máquina reforça a tese que o governo estaria preparando terreno para a privatização do setor.

A necessidade de mobilização da categoria para impedir a privatização diante dos visíveis indícios é reiterada em editorial publicado na capa da edição de número 104, de 21 de julho. O editorial da edição 108 (03 de setembro) vai além e coloca a

campanha difamatória contra a empresa e seus funcionários e o fim do investimento público como responsáveis pela conjuntura pró desestatização.

Para o sindicato, a solução para a crise da RFFSA, segundo editorial publicado na edição 138 de 23 de janeiro de 1995, estaria na recuperação do setor, na garantia de sua autonomia empresarial e na criação do Fundo Nacional de Transporte, responsável por evitar a interrupção nos aportes de recursos necessários à recuperação da empresa e seu aperfeiçoamento.

Se para a opinião pública o objetivo é impor a imagem de uma empresa ineficiente e, portanto, digna de liquidação, em relação aos ferroviários o governo utiliza outros procedimentos para desestimular uma eventual mobilização da categoria na defesa da estatal. É o que assinala o editorial “Porque os salários atrasam”, manchete da edição 141 de 21 de abril. Segundo o texto, “os atrasos de salários foi a forma prática de desmotivar e desestimular a categoria a resistir contra o processo de privatização”.

As observações feitas acima permitem tecer alguns comentários a respeito dos padrões encontrados no *Pau na Máquina* até o momento. Conclamação da categoria à resistência diante da possível privatização do setor, críticas à política neoliberal, denúncias de ações governamentais que justificariam a liquidação da empresa, conluios entre capital e governo e seus interesses escusos e necessidade de expandir o debate sobre a importância da defesa da ferrovia para toda a sociedade são as temáticas hegemônicas nas páginas do *Pau na Máquina*.

É importante salientar que esses debates são, na maioria dos casos, reproduzidos como manchetes, espaço localizado nas primeiras páginas dedicado ao principal assunto dos jornais impresso. As demais páginas são ocupadas em geral por assuntos de interesses específicos da categoria. Essa constatação nos garante subsídios para afirmar que o *Pau na Máquina* possui uma abordagem além-categoria na medida em que debate temas políticos de interesse nacional. A precocidade ao abordar a privatização – ainda em 1989 quando o tema ainda não era hegemônico na mídia tradicional e na sociedade – reafirma esse caráter abrangente e politizado do jornal do Sindicato dos Ferroviários de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso.

Diante da iminência da privatização do setor, o *Pau na Máquina* passa a trazer detalhes do processo e as propostas da categoria ao projeto em voga. É o que revela a manchete “SR.10 poderá ser arrendada em dezembro de 95”, publicada na edição 145 de agosto. Apesar de anunciar que o governo “quer é entregar a empresa a qualquer custo, sem discutir de forma mais ampla uma nova política de transportes no Brasil”, a matéria se preocupa em expor que o processo ocorreria dentro do modelo de arrendamento, obedeceria a um cronograma que previa a concessão total das malhas da RFFSA no final de 1996.

Já a edição 146, de 12 de setembro de 1995, afirma que os ferroviários têm propostas a fazer sobre a possível desestatização da empresa. A matéria “Privatização da RFFSA” aborda a audiência pública ocorrida em Brasília que contou com a presença de representantes do governo e integrantes de entidades ligados aos ferroviários. A matéria assegura que as críticas dos ferroviários poderá “garantir que o processo de privatização/concessão não seja realizado a toque de caixa”, além de “retardar esse processo, e interferir para mudar os rumos do projeto entreguista de FHC”. Essa citação anterior é emblemática para demonstrar a percepção da direção do sindicato frente às transformações estruturais em curso. Isso porque o *Pau na Máquina* utiliza o verbo “retardar” ao invés de “barrar” como nas matérias anteriores, indicando que a privatização já era praticamente inevitável.

Em “Privatização” (Edição 147, de 06 de outubro) também há a preocupação de divulgar detalhes sobre a desestatização. O texto enfatiza que aos poucos vão “desmoronando os argumentos usados pelo governo para justificar a entrega da RFFSA a grupos privados” mas aponta para as indefinições sobre o processo de privatização da empresa, além de trazer um quadro contendo as privatizações previstas para 1995, tanto no setor ferroviário como em outros setores.

Outros detalhes estão acrescentados à edição 149 de 18 de novembro. A manchete intitulada “Desestatização da SR. 10” prevê o desligamento de 762 empregados e aposta que a futura concessionária terá que “terceirizar muitos serviços para que a produção da empresa continue em patamar aceitáveis” no pós privatização. Segundo o texto, a terceirização significaria “trabalhar para empreiteiras e gatos que escravizam os trabalhadores”.

O predomínio de informações acerca do processo desestatizador segue no número 150 (09 de dezembro de 1995) que traz como manchete a matéria “Governo marca leilão da SR.10”, previsto para ocorrer em 05 de março do ano seguinte. Permanecem as críticas à condução da política de privatização, mas essas não são predominantes. O mesmo se pode dizer da matéria “Desestatização da SR.10”, publicada na edição 151 de 30 de dezembro. O texto traz a informação a Malha Oeste (Bauru-Corumbá) seria a primeira a ser privatizada, “um balão de ensaio para todo o processo de desmonte da empresa”, dado este que foi repassado à categoria durante reunião realizada em Bauru com técnicos do BNDES.

Como se pode notar, o discurso pela mobilização contra a privatização dá lugar à exposição de informações até então confirmadas de como se daria a desestatização da empresa, embora permanecessem as críticas à controversa liquidação do patrimônio público de modo a favorecer grupos privados e à inexistência de um debate aprofundado sobre suas consequências para toda a sociedade.

A abordagem vai mudar novamente a partir de março de 1996, quando SR.10 é definitivamente privatizada. A preocupação agora é revelar a face do concessionário e como ficaria a situação dos trabalhadores no período pós-privatização. Esta última está presente na edição 54 (13 março de 96) na matéria “Como fica a situação dos empregados” e no box “O que é sucessão trabalhista”, ambos buscando esclarecer aos ferroviários acerca de normas jurídicas que visam o resguardo dos direitos trabalhistas no processo de transição.

Em “Ferrovia Novoeste S/A” (edição 155 de 05 de abril de 1996) o Pau na Máquina traz a informação que o consórcio Noel Group é formado pelo Chemical Bank, pelo Bank of America, pelo Brazil Rail Partners e pelo Western Rail Investor, responsável por administrar a malha a partir de maio de 1996. O texto “O que muda com a Novoeste S/A”, por sua vez, aborda como será o funcionamento da nova empresa em relação aos direitos trabalhistas na sucessão, entre outros tópicos.

O editorial “Noel Group assume a SR.10” (edição 159, 28 de junho) expõe que a assinatura do contrato de concessão entre Planalto e empresa ocorreu no dia anterior. Aponta ainda que o Noel Group tem sede em Nova Iorque e mantém

investimentos em diversas áreas. O texto finaliza apontando que a RFFSA é vítima da “política predatória” de FHC, “patrocinador do desmonte público e da total submissão do Brasil aos interesses da economia externa, monitoradas pelo Banco Mundial, pelo FMI e por grandes conglomerados transnacionais”. Como é possível apreender, as contundentes críticas à política neoliberal implantada no país continuam comuns no jornal.

Passado o período de transição, as primeiras “dificuldades” enfrentadas trabalhadores diante de ações dos novos patrões são expostas em “Gringos da Novoeste apertam trabalhadores” (edição 161, 27 de novembro). Segundo o texto, os estadunidenses não respeitam leis, acordos e usam como arma de convencimento a força e a pressão para desmobilizar qualquer reivindicação. “Acossados pelo medo da demissão, pelas pressões diárias, os ferroviários momentaneamente não estão opondo resistência através de sua ação direta”, diagnostica o jornal. O *Pau na Máquina* culpa a política implementada por FHC pela situação e sinaliza que os trabalhadores devem lutar “intransigentemente” pelos seus direitos.

O balanço da concessão da antiga Malha Oeste e sua implicação sobre a categoria aparece com mais clareza nas edições de 1997. Por meio do *Pau na Máquina*, o sindicato delata os “trunfos” da privatização, além de expor o acentuamento das condições precarizadas da categoria.

No editorial “Onde está o dinheiro?” (Edição 162, de janeiro e fevereiro) o sindicato volta a contestar as justificativas do governo para a privatização do setor. “Sete meses após a SR.10 ser assumida pela Ferroviária Novoeste, já é possível fazer um balanço, que aponta no sentido de que no plano imediato as coisas pouco mudaram, e investimentos até agora não apareceram”, desmontando o argumento que a concessão implicaria necessariamente no aporte de recursos à empresa. Para o sindicato, o que houve na verdade foi o aprofundamento da precarização na operação ferroviária. “De janeiro de 1996 até a presente data, foram registrados 159 acidentes que provocaram a morte de 12 pessoas”, ilustra o editorial.

A referência mais explícita, porém, está no texto “Privatização aumenta exploração”, edição 171 de 11 de novembro de 1997. O editorial, mais uma vez, contesta o argumento que a privatização traria eficiência e qualidades aos serviços e



reitera a precarização nas condições de trabalho ocasionados pela falta de material para manutenção de locomotivas e vagões, entre outros problemas técnicos.

Aqui o discurso do *Pau na Máquina* converge mais uma vez com o de Aloysio Biondi. O autor também constata que ocorreu na realidade um aumento nas tarifas que não teve como consequência a melhoria na qualidade de serviços, além de registrar o descumprimento de compromissos por parte das concessionárias. Trocando em miúdos: a maneira como foi realizada liquidação do patrimônio público favoreceu os interesses privados em detrimento do interesse público.

Todos esses desastres já criaram a convicção de que o famoso processo de privatização no Brasil está cheio de aberrações. Não foi feito para “beneficiar o consumidor”, a população, e sim levando em conta os interesses – e a busca de grandes lucros – dos grupos que “compraram” as estatais, sejam eles brasileiros ou multinacionais. (1999, p. 03).

Paralelamente, o editorial denuncia que enquanto “o presidente da companhia desenvolve sua tática de “cooptação” dos trabalhadores, no dia a dia patrocina-se um bárbaro ataque aos direitos, as conquistas e ao patrimônio. Tais ataques resultam “das políticas de ajustes implementadas pelos capitalistas, para garantir um lucro cada vez maior, enquanto os trabalhadores a cada dia que passa vão sendo transformados em neo-escravos – precarização do trabalho, desemprego, redução dos salários, etc”. Segundo o sindicato, a Ferrovia Novoeste havia demitido 1190 trabalhadores até o primeiro quadrimestre do ano seguinte.

O ano de 1998 chega com novos desafios para a categoria e pauta novos debates. A edição 173, editada em 08 de janeiro, traz a manchete “Barrar a reforma da Previdência”, considerado mais um ataque do governo FHC contra os direitos dos trabalhadores. O assunto volta a ser assunto principal das edições 174 e 176 do *Pau na Máquina*, que conclama a mobilização da categoria no combate às alterações previdenciárias.

No entanto, as consequências da privatização ainda estão em pauta. É o que diz a matéria “Combatendo a exploração” (edição 174, 24 de fevereiro, página 03), que acusa a Ferrovia Novoeste de estar cometendo irregularidades ao atacar direitos

adquiridos dos ferroviários consagrados nos Planos de Cargos e Salários. O texto aponta para a exploração a que são submetidos os trabalhadores, oriunda do “excesso de horas trabalhadas, empregados assumindo uma série de funções, o não respeito aos direitos elementares”, situação caracterizada como pelo veículo como “desregulamentação e precarização dos direitos e conquistas dos trabalhadores”. Já na matéria “Novoeste também não cumpriu metas”, é informado que metas contratuais como aumento da carga transportada e redução no número de acidentes não foram cumpridos pela empresa.

Na edição 176 (junho de 1998), a matéria “Audiência com o Ministro dos Transportes em Brasília” (pg. 03) informa sobre a reunião realizada entre sindicalistas de diversos estados e o ministro Eliseu Padilha, oportunidade em que os trabalhadores expuseram irregularidades praticadas pelas operadoras privadas e cobraram sanções às concessionárias que desrespeitassem direitos trabalhistas.

O último exemplar analisado, edição 177 de 13 de julho, traz entrevista com o então deputado federal Luiz Eduardo Grenhalg, que defende revogação da lei das privatizações através de campanha que prevê a coleta de 100 mil assinaturas até o final do ano.

Em se tratando do tema Campanhas e Lutas Salariais, verificamos que o assunto surge com grande ênfase já no ano de 1989. Entram em pauta a inflação e o arrocho que marcaram o período, conforme verificamos na edição 14 e 15, ambas de março. Esta última traz a manchete “Toda Força na Campanha Salarial” salientando que o salário dos ferroviários é três vezes menor que o salário mínimo calculado pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), além de reivindicar reajuste de 99,96% e conclamar a categoria a se unir para a campanha salarial que seria deflagrada em maio. “Nossas perdas salariais atingem 99,96% e não será sem organização, sem mobilização e sem unidade e, principalmente, sem luta que vamos conquistar aquilo que nos roubam”. A edição seguinte (16, de abril) publica nas páginas 2 e 3 as reivindicações para a campanha salarial. Entre elas, figura o reajuste mensal baseado no Índice de Preços ao Consumidor (IPC) como uma das exigências do sindicato.

O editorial publicado como manchete “O trem vai parar – Greve nacional dia 8 de novembro” (edição 25, de novembro) ressalta que o sindicato não está “reivindicando aumento de salário e sim recuperação de perdas salariais que nos foram impostas pela política econômica deste desgoverno que aí está, laçao do capital internacional (FMI)”.

A recessão, o desemprego e o arrocho e a crítica à política econômica também estão na ordem do dia em 1990. É o que notamos ao analisar a manchete da edição 49 (21 de dezembro). Intitulado “Retomada das lutas”, o editorial afirma que as perdas salariais dos ferroviários chegaram a 238% “fora os 100% de inflação acumulada no período de setembro até agora”. Por isso, o *Pau na Máquina* chama a categoria a se mobilizar pela reposição salarial frente à “política de recessão e de arrocho imposto pelo governo”.

As críticas ao modo de conduzir a política econômica, aliás, estão presentes em praticamente em todas as vezes que o assunto Campanhas e Lutas Salariais é abordado. Isso demonstra que o sindicato não se preocupa apenas em informar a categoria sobre a necessidade de reposição salarial, mas também debater com os trabalhadores a origem da recessão, do desemprego e do arrocho salarial que acomete a categoria e outros trabalhadores. Isso fica ainda mais claro quando observamos a edição 51 (02 de maio de 1991) que traz o emblemático título “Emprego – Procura-se” e convoca os trabalhadores para uma greve geral diante do governo Collor, acusado pelo jornal de estar “acabando com o país” em função do arrocho salarial, desemprego, corrupção e “maracutaias da grossa”.

Além da contextualização política do assunto, o *Pau na Máquina* está preocupado ainda em orientar os ferroviários por meio da publicação de tabelas e alterações salariais. Informações a respeito do funcionamento de uma campanha salarial e a ênfase na importância da participação de todos para uma empreitada bem sucedida estão presentes nas edições de 1992. “Um sindicato só é forte se ele conta com a participação dos trabalhadores. Do maior número de trabalhadores. De trabalhadores de toda empresa” (Edição 60, de 19 de fevereiro, página 02).

A polarização entre administração/governo X trabalhadores é enfatizada durante o ano de 1993. No editorial publicado como manchete “Assembléia Geral Dia

17” (edição 99 de 14 de maio), o *Pau na Máquina* afirma que os ferroviários “amargam pelo terceiro ano consecutivo a proposta de índice zero de reajuste salarial” e por isso volta a bater na questão da mobilização. “Se ficarmos inertes, nossas conquistas serão arrancadas, nossos salários ficarão ainda mais arrochados, as demissões prosseguirão e as condições de trabalho, ficarão com certeza, cada vez mais deterioradas”, sentencia.

O *Pau na Máquina* também pretendeu acompanhar a atuação dos congressistas no que diz respeito a aumento de salário. A matéria “Reposição Mensal, Já” (Edição 100, 15 de junho) informa sobre a proposta de autoria do então deputado federal Paulo Paim em tramitação na Câmara Federal e sinaliza que a “CUT e todos os sindicatos filiados estão pressionando os partidos e parlamentares que estão obstruindo a votação e causando sérios prejuízos à classe trabalhadora”. O mesmo pode se dizer da manchete “Itamar e seus parceiros contra o mensal” (Edição 103, editada em 12 de julho), que traz um quadro com os nomes de senadores que votaram contrariamente à emenda que reajustaria os salários em 50%.

O aprofundamento do processo de privatização do setor, visível em 1995, instigou o *Pau na Máquina* a abordar o tema paralelamente ao assunto campanha salarial. É o que notamos ao analisar o editorial “Discutir e organizar nossa Campanha Salarial”, publicado na edição 140 (06 de fevereiro), que salienta que a empreitada iria exigir “esforço redobrado”. “Nesta Campanha Salarial devemos combinar a luta contra o processo de privatização da RFFSA, articulando políticas mais globais com outras categorias, sem abdicar de lutar por melhores salários, condições de trabalho e pela manutenção do emprego”. O mesmo teor está presente na manchete “Ou vai ou racha!”, na Edição Especial/Campanha Salarial (16 de março). O texto lista que além da questão salarial, temas como privatização e desdobramentos da política de desmonte do patrimônio público estão presentes na pauta de reivindicações.

A abrangência da abordagem política do *Pau na Máquina* é reforçada na também manchete “Uma campanha por salário, emprego e pelo Brasil”, estampada na Edição Especial/Campanha Salarial de 04 de maio do mesmo ano. O texto aponta

que petroleiros, eletricitários e outras categorias deverão integrar juntamente com os ferroviários a greve nacional unificada que seria deflagrada, mobilização que reuniria 680 mil servidores públicos federais. A articulação conjunta entre as categorias carregava na pauta assuntos que vão além dos interesses específicos. “O movimento tem que ser bastante forte para poder barrar a privatização da Rede Ferroviária Federal, buscar a recuperação dos salários e a garantia do emprego”. Mais uma vez, a política de FHC é denunciada pelo sindicato, acusado de entregar riquezas naturais e o patrimônio público “a preço de banana”, incluindo as “estatais que têm um significado importante para o desenvolvimento sócio-econômico do País, entre elas as RFFSA”.

Em 1996, o *Pau na Máquina* sublinha a consequência da privatização na mobilização por melhores salários. No editorial “Campanha Salarial 96/97” publicado na edição 155 (05 de abril), o jornal avalia que a categoria tem demonstrado “descrédito” diante da possibilidade de conquistas em função das “conseqüências danosas do projeto de estabilização nacional patrocinado por FHC e seus aliados, que no plano mais imediato tem gerado um aumento brutal do desemprego, e perda de renda para os trabalhadores”. No entanto, o *Pau na Máquina* defende a unidade da categoria para o enfrentamento das adversidades. “O momento é de dificuldade, porém, não existe na nossa história e da classe trabalhadora nenhuma conquista que não tenha sido fruto de muita luta, e agora não será diferente”, finaliza o texto.

As implicações da privatização também estão presentes em 1997. Apesar de a manchete “Campanha Salarial 97/98 – O jogo já começou” (edição 164, de 05 de abril) enfatizar que a luta se assemelha a um jogo, no qual o time “deve estar bem organizado”, há referência às 20 mil demissões após o início da desestatização da RFFSA. O *Pau na Máquina* aponta ainda que o “governo e os patrões têm procurado a todo custo quebrar a unidade histórica dos trabalhadores”, por meio da negociação empresa por empresa, de contratos temporários e do ataque aos sindicatos combativos.

Se partirmos da perspectiva de Giovanni Alves, podemos concluir que essa tática apontada pelo jornal é decorrente da reestruturação produtiva ocorrida sob a égide do neoliberalismo. Alves atenta para a captura da dimensão subjetiva e

objetiva da classe operária diante da descentralização produtiva, da terceirização que impede a formação da identidade de classe, da superexploração do trabalho e do desemprego estrutural, o que tornou combalida a atuação de sindicatos na defesa dos interesses das respectivas categorias.

Diante disso, o poder sindical da classe operária organizada é debilitado não apenas em sua dimensão subjetiva, com o incremento das práticas de captura da subjetividade operária pelo capital, mas em sua dimensão objetiva, com a “implosão” do mundo do trabalho, principalmente em seus pólos “modernos”, em que se havia constituído, nas últimas décadas, uma relativa integração dos estatutos salariais. Surgiu, a partir daí, uma nova classe operária mais diversificada e mais segmentada, recalcitrante às práticas sindicais convencionais (2000, p. 252).

Dando continuidade, o autor aponta a atual conjuntura e os desdobramentos de tais alterações sobre os trabalhadores.

O cenário do novo (e precário) mundo do trabalho no Brasil, que surgiu a partir do novo complexo de reestruturação produtiva, é constituído, de um lado, por um mundo do trabalho reduzido, em seu núcleo central, com operários que permanecem mais qualificados e dispostos a colaborar com o capital e, por outro lado, por um mundo do trabalho amplo (e heterogêneo) em suas ramificações periféricas, formado pelos operários precários. (2000, p. 253).

A última edição a ser analisada é a de número 174, editada em 16 de abril de 1998. As páginas 2 e 3 trazem as principais reivindicações da categoria para a “Campanha Salarial 98/99”. A edição revela ainda datas para a realização de assembleias com o objetivo de apreciar a contraproposta da Novoeste.

## **Conclusão**

Podemos afirmar que o *Pau na Máquina* estabeleceu-se com um canal de comunicação entre a direção do Sindicato dos Ferroviários de Bauru, Mato Grosso

do Sul e Mato Grosso e a categoria, canal este proliferador de um discurso político que buscou conscientizar o trabalhador sobre a importância de sua participação e mobilização na defesa dos interesses da própria categoria.

Diferentemente dos jornais de outras agremiações sindicais, o *Pau na Máquina* não é fruto de um acidente de percurso. Ele desponta como peça fundamental na estratégia comunicacional minuciosamente pensada pela direção do sindicato. Essa constatação está explícita no editorial da edição 100, editada em 15 de junho de 1993, que faz um balanço sobre a importância da comunicação no meio sindical, avaliada como um “investimento político de alto retorno”. “É consenso que a maioria dos nossos dirigentes, mesmo aqueles mais combativos, não dão à questão da comunicação a importância devida. A prova é que, quando há uma crise econômica numa entidade sindical, a primeira coisa a ser cortada é o jornal. Esquecem-se que as crises são vencidas com a participação da categoria, e o jornal é exatamente o canal de comunicação entre as direções e as bases.”

Ademais, a edição ressalta a cobertura tendenciosa do movimento sindical feita pela imprensa comercial em função dos interesses do oligopólio midiático existente no país e aponta para a lacuna a ser preenchida por veículos a “serviço da categoria.” As citações, por si só, já demonstram como a questão da comunicação é enfrentada pelo sindicato e do peso atribuído a ela.

Longe de um mero jornal institucional e propagandístico do sindicato ou de estar voltado apenas para questões de interesses específicos da categoria, o *Pau na Máquina* travou debates e abordou assuntos que extrapolaram o cotidiano da categoria. Em ambos os assuntos analisados – Privatização e Campanhas e Lutas Salariais – notamos que a abordagem do *Pau na Máquina* é conjuntural, procurando entender causas e prever implicações e desdobramentos. Até mesmo o assunto Campanhas e Lutas Salariais, que teoricamente tenderia a estar circunscrito apenas ao universo da categoria dada a sua especificidade, possui uma abordagem macroeconômica, sendo abordado sempre no contexto da condução da política econômica do governo vigente.

Com esses dados em mãos, acreditamos ter elementos suficientes para supor que Sindicato dos Ferroviários de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso vem

mantendo uma perspectiva combativa nos moldes do “Novo Sindicalismo” se comparado a outras entidades classistas que, de uma maneira geral, sucumbiram ao caráter propositivo que caracteriza o sindicalismo cutista da década de 90 até a atualidade.



## **Bibliografia**

ALVES, Giovanni. **O Novo (e Precário Mundo) Mundo do Trabalho: Reestruturação Produtiva e Crise do Sindicalismo**. 1ª Edição. São Paulo: Boitempo, 2000.

ANTUNES, Ricardo. **O Que é Sindicalismo**. 1ª Edição. São Paulo: Brasiliense, 1985.

BARAT, Josef. **Questão Institucional e Financiamentos dos Transportes Urbanos no Brasil: O Caso da Região Metropolitana de São Paulo**. Disponível em:<<http://www.fundap.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 abr. 2009.

BARROS, Antonio; DUARTE, Jorge. **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação**. 2ª Edição. São Paulo: Atlas, 2009.

BIONDI, Aloysio. **O Brasil Privatizado: Um Balanço do Desmonte do Estado**. 1ª Edição. São Paulo: Perseu Abramo, 1999.

FERREIRA, Pedro Cavalcanti; MALLIAGROS, Thomas Georges. **Investimentos, Fontes de Financiamento e Evolução do Setor de Infra-estrutura no Brasil: 1950-1996**. Disponível em:<<http://www.historiadaferrovia.com>>. Acesso em: 13 mai. 2009.

GIANNOTTI, Vito. **Reconstruindo Nossa História: 100 Anos de Luta Operária**. 1ª Edição. Petrópolis: Vozes, 1988.

LACERDA, Sander Magalhães. **O Transporte Ferroviário de Cargas**. Disponível em:<<http://gedri.ourinhos.unesp.br>>. Acesso em: 13 mai. 2009.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. **Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>. Acesso em: 15 mai. 2009.

MIANI, Rozinaldo Antonio. **A utilização da Charge na Imprensa Sindical na Década de 80 e Sua Influência Política e Ideológica**, 2000, (dissertação mestrado).

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. 2ª Edição. Curitiba: HD Livros Editora, 1996.