

HELGISA DE FARIA CRUZ

OS TRABALHADORES EM SERVIÇOS: DOMINAÇÃO E RESISTÊNCIA.

1900/1920.

Este exemplar corresponde à redação final da tese defendida pela aluna Helgisa Faria Cruz e aprovada pela Comissão Julgadora.

Esp. M. Cruz

Dra. Dêa Ribeiro Fenelon

Roberto M. Hall

Campinas 29/8/84

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação da Dra. Dêa Ribeiro Fenelon.

CAMPINAS, 1984.

Classif.	T
Auter	C889t
V.	Ex.
Tombo BC/	5860
BC	

BT 0000000090

Para:

Lélia, minha mãe e

Pedro, meu filho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que de formas variadas colaboraram nas diversas etapas de elaboração deste trabalho.

Em particular quero agradecer às Instituições de Financiamento à Pesquisa que tornaram possível este trabalho.

O CNPq, concedeu-me bolsa de estudo durante o tempo em que frequentei o Curso de Pós-Graduação na UNICAMP.

A Fundação Ford do Brasil, financiou o período de pesquisa de julho de 1981 a junho de 1982.

Meus agradecimentos vão de forma especial:

A Zita, que me emprestou seus valiosos cadernos de pesquisa e forneceu pistas importantes para o encaminhamento do trabalho de investigação.

Aos colegas do projeto FINEP/UNICAMP. Muitos dos resultados deste trabalho são fruto daquela convivência e discussão. Em particular quero agradecer a Nena, Lília e Flávio, colegas do grupo de pesquisa sobre Trabalho e Política. Sem dúvida, foram nas nossas discussões que muitas de minhas certezas foram abaladas e as incertezas encaninhadas.

À Ana, minha irmã, que com sua maneira discreta e silenciosa esteve sempre presente para quebrar todo tipo de "galho".

A Mabel, também minha irmã, que além de me ajudar em

vários momentos do trabalho de pesquisa constituiu-se na "presença forte" durante os períodos de desânimo.

A Zelia, companheira de longa data, que não só me ajudou na pesquisa mas que tão bem soube dividir comigo os momentos de ansiedade e euforia.

A Dêa fica difícil agradecer somente enquanto orientadora. Sua figura de orientadora de há muito se confundiu com a companheira e amiga. É preciso ressaltar que as marcas de sua presença intelectual encontram-se não somente neste trabalho mas em toda minha formação acadêmica.

" Today, I don't know why
I feel a little more
blue than then..."
(A Little more blue)

Caetano Veloso

I N D I C E

	PÁG.
INTRODUÇÃO.....	I a VIII
CAPÍTULO 1 - O SETOR DE SERVIÇOS EM SÃO PAULO	
1900/1920: UMA CARACTERIZAÇÃO.....	1
1.1. Atividades de Infra-Estrutura Urbana.....	8
1.2. Atividades de Circulação do Capital.....	26
CAPÍTULO 2 - OS TRABALHADORES EM SERVIÇOS.	
DOMINAÇÃO E RESISTÊNCIA.....	39
2.1. Os Trabalhadores em Serviços e o Movimento.....	42
2.2. A Experiência da Dominação e da Resistência.....	47
CAPÍTULO 3 - MERCADO E POLÍCIA.....	
3.1. O Vadio e a Vadiagem.....	78
3.2. Os Menores e os Mendigos.....	90
CONCLUSÃO.....	100
BIBLIOGRAFIA E FONTES.....	107

"De tantos pontos obscuros e discutíveis, entre muitos mais, o Narrador não pode esquivar-se quando estabelece o cenário histórico de seu relato, embora sendo incapaz de esclarecê-los definitivamente. Assim, a toda hora a confusão da História arrisca-se a perturbar a serena transparência de uma história que pretende ser realista, perturbando, talvez, no mesmo lance, a compreensão dos leitores."

(A Algaravia)

Jorge Semprun

I N T R O D U Ç Ã O

A definição da pesquisa sobre os trabalhadores do se tor de serviços teve como preocupação fundamental a de contri - buir para a discussão sobre o processo de formação do trabalha - dor assalariado urbano. Interessava-nos aprofundar o estudo so - bre contingentes específicos desta força social - o trabalhador urbano - que emergem na cena política brasileira no início do século e que adquirem importância sempre crescente na definição dos rumos da história brasileira. Nossa intenção ao adentrar o cam - po das relações entre política e trabalho era o de trazer a in - vestigação para o campo da constituição das práticas de domina - ção burguesa neste período inicial da história republicana.

Num primeiro momento, a definição específica pelos trabalhadores em serviços nasceu de uma postura de teimosia. De forma quase instintiva negávamo-nos a incorporar a perspectiva implícita em grande parte dos estudos sobre o trabalhador assa - lariado e industrialização que elegiam como foco exclusivo da discussão a fábrica e o operariado fabril. Nas discussões que buscavam definir o projeto de monografia do mestrado, debatiamos nos com questões colocadas por colegas e professores sobre a complexidade e vastidão do tema, sobre a ausência de uma proble - mática, etc.

De alguma forma, o assumir e problematizar o estudo so - bre os trabalhadores em serviços nos forçou a explicitar os ques - tionamentos e as razões daquela teimosia inicial. Não se trata - va de questionar o estudo do universo da fábrica e do operariado fabril, mas centralmente sua eleição enquanto lugar privilegiado e agente exclusivo do processo de transformação das sociedades capitalistas. Neste caminho, o processo de constituição da clas - se, o acontecer da luta, já encontravam respostas prévias na teo - ria. Mais ainda, neste universo tornava-se impossível articular

a ampla e variada dimensão da resistência cotidiana dos explorados rotulados de "movimentos populares". Trabalhar com o setor de serviços, acreditávamos, abriria espaço para o questionamento e discussão desta postura que relaciona de forma direta e inequívoca inserção na produção e prática política. Ademais, esta postura de questionamento era reforçada pelo contato inicial com as fontes. Na verdade, a investigação empírica inicial confirmava indicações da historiografia de que muitas das práticas de resistência e dominação no período parecem ser vivenciadas pioneiramente pelos trabalhadores em serviços.

Num primeiro momento de aproximação do tema, parte significativa do trabalho foi consumida com o próprio enfrentamento da noção de serviços. Aí buscamos socorro nos economistas: voltamos aos clássicos, nos perdemos nos neo-clássicos e em Keynes para afinal negar este próprio início de caminho. Um segundo momento, ainda nesta mesma direção, foi o de rever o debate marxista sobre a questão do trabalho produtivo e improdutivo. Mais uma vez descobrimos que se tal debate é útil à problematização das questões sobre as tendências e mecanismos do processo de acumulação no capitalismo contemporâneo, pelo menos da forma como foi travado, pouco nos auxiliou na discussão sobre a constituição das classes sociais e de sua experiência de luta.

Na verdade, o desenvolvimento da investigação e sua articulação só se tornou possível quando recuperamos a experiência e a vivência da luta como a dimensão fundamental do acontecer das classes. Nesta direção marcam nosso trabalho as discussões levadas a cabo no interior do grupo de pesquisa sobre o trabalho e política ligado ao Departamento de História da UNICAMP e a conseqüente convivência com os trabalhos de Thompson, Stedman

Jones entre outros.

Dentro desta perspectiva, discutir a experiência de luta deste contingente específico do proletariado urbano, os trabalhadores em serviços, na cidade de São Paulo, nas décadas iniciais deste século, significou trabalhar com a constituição de suas condições de assalariamento. Identificar as atividades do setor de serviços bem como as categorias profissionais envolvidas nestas atividades, separá-las do conjunto de atividades em tão em desenvolvimento na cidade, entender e discutir seu processo de constituição e esboçar suas articulações centrais no interior do processo geral de acumulação de capitais no período deve ser destacado como um dos momentos de maiores dificuldades co trabalho.

Importante ressaltar, no entanto, que este caminho longe de nos afastar da problemática geral sobre a gestação e formação do trabalhador assalariado urbano, enriqueceu de maneira crecente nossas perspectivas iniciais. Neste sentido, o período de estudo proposto - a conjuntura do início do século - emerge com um momento de significações próprias. Questões tais como a constituição e organização do espaço urbano e do mercado de trabalho aí se expressavam com grande força. No decorrer do trabalho buscamos enfrentar tais questões, e, em certa medida, estas também o organizam.

A experiência de luta dos trabalhadores em serviços se constitui como parte integrante da experiência do proletariado urbano no período. Constituindo-se enquanto parcela significativa da força de trabalho, trabalhadores como ferroviários, motoneiros e condutores, trabalhadores em limpeza urbana entre outros, estiveram presentes na maioria das lutas do proletariado de

urbano no período. Recuperar suas lutas enquanto uma dimensão importante da experiência de constituição da classe sem torná-la peculiar ou específica constituiu um dos desafios do trabalho de investigação. Nesta direção procuramos não só trabalhar com a presença dos trabalhadores em serviços, no interior do movimento geral dos trabalhadores assalariados, no período, como também recuperar momentos específicos de sua resistência.

A experiência de luta dos trabalhadores em serviços revelou-se como um campo extremamente fértil ao desenvolvimento da discussão sobre a constituição das práticas de dominação e resistência no período. Na discussão sobre as condições de subordinação e resistência destes trabalhadores foi possível não só explorar o campo da luta grevista como também outras dimensões menos abertas da luta.

No interior do movimento grevista buscamos acompanhar e discutir o significado, seja das reivindicações mais importantes destas categorias, sua formulação e incorporação pelos trabalhadores e pelo movimento organizatório, seja das formas de luta e estratégias de controle aí instituídas. Assim também, buscamos explorar questões relativas a experiência de dominação instituídas no período pelas diversas agências controladoras do trabalho, de âmbito municipal ou estadual, então em constituição. Discutir estas experiências, em certa medida, significou adentrar um universo pioneiro de constituição, experimentação e afirmação das práticas burguesas de dominação sobre os trabalhadores urbanos na Primeira República.

Com relação a constituição das agências que no espaço urbano passam a lidar mais diretamente com a organização e controle do mercado de trabalho destacam-se os serviços de identi

cação e fiscalização da prefeitura e o aparelho policial. Nesta dimensão do trabalho, buscamos recuperar e discutir o significado das preocupações e propostas contidas na documentação produzida nestas agências com relação a identificação do trabalhador ativo e a definição das figuras do vadio, do menor e do mendigo. Nesta direção procuramos indicar alguns dos caminhos de discussão sobre as questões da organização e disciplinarização do mercado de trabalho e constituição do exército industrial de reserva que nos foram sugeridos pelo trabalho com este material.

Trabalhar com as questões da dominação e da resistência na experiência dos trabalhadores em serviços implicou manusear uma gama bastante vasta e variada de fontes primárias.

No desenvolvimento do trabalho de pesquisa, repetitivo lembrar, mas útil reafirmar, o acesso à documentação se constituiu numa das principais barreiras. A dispersão do material de pesquisa relativo a este período da história de São Paulo é assustadora. No caso de alguns relatórios oficiais, como é o caso dos relatórios dos chefes de polícia do período, tivemos que percorrer mais que cinco instituições do Estado, de pesquisa ou não, para conseguir reunir uma coleção significativa, ainda que incompleta.

A total desorganização das fontes constitui outra barreira ao andamento mais fluente do trabalho. Neste particular, torna-se importante identificar a existência de um enorme trabalho por fazer quanto à documentação das empresas. Com relação ao setor de serviços e aos trabalhadores em serviços, destaca-se, por exemplo, a documentação da antiga Light. Embora tivéssemos conhecimento da riqueza do material existente nos arquivos

desta empresa, sabíamos também da impossibilidade de consulta ao mesmo advinda principalmente de seu estado de organização incompatível ainda com o trabalho de pesquisa.

A mesma dispersão e desorganização ocorre com a documentação sobre o município de São Paulo no período. Embora o Arquivo Municipal e o Departamento de Estatística possuam excelentes acervos sobre a cidade, uma grande quantidade de fontes sobre o período ainda se encontram espalhadas pelas diversas repartições públicas municipais.

No entanto, é necessário salientar, que para além dos problemas concretos de acesso e organização da documentação, colocavam-se dificuldades de natureza mais complexa que diziam respeito principalmente ao tratamento metodológico das fontes.

No decorrer da pesquisa trabalhamos com corpos documentais bastante diferenciados. O trabalho de investigação envolveu desde relatórios oficiais, fontes estatísticas, peças legislativas, publicações informais do poder constituído em suas diversas instâncias, trabalhos de agentes ligados as diversas repartições estaduais e municipais, jornais da grande imprensa e da imprensa operária até publicações das empresas. Ocioso seria lembrar, que mesmo dentro de uma compreensão metodológica geral, fontes de natureza diversa exigem tratamentos diferenciados.

No decorrer da investigação buscamos enfrentar a questão da natureza diversificada das fontes trabalhando cada corpo documental em sua especificidade. Antes de articular cada corpo documental no interior do trabalho de pesquisa buscavamos recuperar sua dimensão própria localizando, ao menos, o lugar político

em que era produzido e o destino de sua fala. A familiaridade com o trabalho com fontes oficiais tais como relatórios administrativos e com fontes da grande imprensa e da imprensa operária desenvolvida no trabalho no projeto do Departamento de História da UNICAMP no período de 79 e 80, sobre referenciação e sistematização de fontes para o estudo da industrialização no Brasil, muito nos auxiliou. No entanto, dificuldades em lidar com fontes de natureza um tanto diversa tais como as fontes estatísticas tiveram que ser enfrentadas no decorrer do trabalho.

Inútil dizer que durante todo o trabalho de pesquisa debatíamos-nos com o peso da formação positivista que carregam nossa historiografia e nossa própria formação acadêmica. Assim também, fácil adiantar que buscamos trabalhar com o pressuposto metodológico de que o documento não é História mas sim um elemento da versão. Difícil, no entanto, assumir que este trabalho é o resultado final deste embate.

Na sua versão final, o trabalho foi organizado em 3 partes. O primeiro capítulo - O Setor de Serviços em São Paulo - 1900/1920: Uma Caracterização - procura acompanhar o processo de constituição das atividades do setor de serviços no interior do processo de formação da cidade, seu significado no processo de formação do mercado de trabalho bem como traçar o "perfil" do trabalhador aí alocado. No segundo capítulo - Os Trabalhadores em Serviços: Dominação e Resistência - buscamos através da recuperação do movimento reivindicatório destas categorias discutir o significado de sua experiência de luta com relação à constituição das práticas de dominação e resistência no período. Finalmente, no terceiro capítulo - Polícia e Mercado - buscamos recuperar e problematizar o significado das preocupações e propostas geradas no interior do aparelho policial com relação a questão social no período.

C A P Í T U L O I

O SETOR DE SERVIÇOS EM SÃO PAULO - 1900/1920:

UMA CARACTERIZAÇÃO

A constituição das atividades ditas de serviços ou terciárias em São Paulo se processa no interior de um movimento bem mais amplo que tem como um de seus sintomas mais visíveis a transformação da cidade de São Paulo de um "burgo de estudantes" em "metrópole do café" e "capital econômica do Brasil" (1).

Expressando as transformações aceleradas pelas quais passa o processo de acumulação de capitais no Estado, em menos de meio século, a cidade de São Paulo tem sua população multiplicada em mais de vinte vezes. Constituindo-se em nada mais que um "burgo" em 1872, São Paulo, já em 1920, ganhava o status de 2a. metrópole brasileira.

Crescimento da População de São Paulo - (Capital) - 1872/1920

ANO	ESTADO	CAPITAL	%
1872	837.354	26.040 31.385(1)	3
1890	1.384.753	64.934	5
1900	2.282.279	239.820	10
1920	4.592.188	579.033	12

Fonte: Mendes, Nelson Caldeira. "Aspectos da Evolução Urbana de São Paulo". in Boletim do Departamento Estadual de Estatística. São Paulo, junho de 1939

(1) Os dados referentes ao ano de 1872 são bastante controversos, este é o dado fornecido no artigo de J.R. Araújo Filho "A população paulistana" in A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1958. Vol. II, pp.167/244.

Num salto de crescimento, entre o período que abrange de 1870 até 1920, a cidade de São Paulo se transformaria no centro econômico e político do Estado. Aí aglomeram-se as casas ban

1. As expressões empregadas são utilizadas nas descrições de viajantes como Levasseur (1889), Manuel Bernadez (1908) e Pierre Denis (1911), citados na coletânea de artigos sobre a cidade com o título A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1958, Vol. II.

cárias, os grandes estabelecimentos do comércio atacadista da importação e exportação, as fábricas e oficinas da nascente indústria de bens de consumo e o melhor e mais variado comércio varejista do Estado. Para São Paulo convergem todos os interesses políticos do Estado. Em suas ruas amontoa-se uma crescente população "que não se pode conhecer".

A partir de 1880, começava a se realizar o loteamento das chácaras e sítios das redondezas do antigo centro urbano que correspondia às freguesias da Sé, Santa Ifigênia, Bom Jesus do Brás e Senhora da Consolação. A Chácara das Palmeiras transforma-se no bairro de Santa Cecília; a do Carvalho na Barra Funda e Bom Retiro; a do Campo Redondo nos Campos Elísios; a do Be_xiga na Bela Vista e assim por diante. (2).

Até a década de 1890, a distribuição da população pelas freguesias segundo ocupações é ainda bastante indistinta. Conforme Relatório do diretor da repartição de estatística e arquivo, em 1894 embora Santa Ifigênia já agregasse grande parte dos profissionais liberais e proprietários, estes distribuam-se também pela Sé, Consolação e Brás junto com funcionários públicos, artistas, classe comercial e trabalhadores em transportes. (3). É a partir desta última década que o aprofundamento da divisão social do trabalho começa a marcar nítidamente o espaço urbano. Os primeiros bairros operários localizam-se nas terras baixas, instalando-se próximos às estações ferroviárias e ao longo das vias férreas. Já os bairros de elite se instalam nos locais altos da cidade, onde são abertas largas ruas

2. Os dados sobre a constituição dos bairros de São Paulo foram organizados principalmente a partir da coletânea A Cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. São Paulo - Associação dos Geógrafos de São Paulo, Companhia Editora Nacional 1958.
3. In: Relatório apresentado ao Secretário dos Negócios do Interior do Estado de São Paulo pelo Diretor da Repartição de Estatística e Arquivo em 31/7/1894. Typografia Lenzinger, 1894, pp. 78/85.

e avenidas e se constroem mansões e palacetes.

A cidade se diferencia do campo. A aceleração do processo de acumulação de capitais na cafeicultura traz, no seu interior, a imigração massiva e a ferrovia. O investimento capitalista busca novos espaços, fundam-se fábricas e oficinas. Uma crescente população de homens despossuídos, em sua maioria estrangeiros, aí vende sua força de trabalho nas oficinas, nas fábricas, nas ferrovias, no comércio. Como descreveria Pierre Denis, a São Paulo do início do século constitui-se num "mercado central de um território ativo, onde a circulação de dinheiro se faz rápida" mas também num "mercado de homens". (4).

É no interior deste processo de aprofundamento da divisão social do trabalho, entre o campo e a cidade, que se constitui um novo campo de luta social. No processo de generalização das relações de assalariamento, da constituição do mercado de trabalho, o capitalismo cria e organiza o espaço urbano como um espaço político diferenciado do campo. Na reprodução das condições de exploração do trabalho assalariado nas cidades, e aglutinação de trabalhadores proporcionada pela estruturação do mercado de trabalho urbano redefine as condições da luta de classes, abrindo possibilidades para a constituição de novas práticas de resistência proletária, bem como de novas formas de controle e dominação burguesas.

É neste processo de desenvolvimento da cidade de São Paulo, enquanto centro da produção capitalista no Estado, aglomerando num espaço geográfico limitado as atividades de produção,

4. Citado no artigo de Pasquale Petrone, "São Paulo no Século XX": In A Cidade de São Paulo, Estudos de Geografia Urbana. São Paulo, Cia. Editora Nacional, Vol. II, 1958. p.111.

circulação e consumo, que devemos entender a constituição de uma ampla gama de atividades que a economia tradicionalmente chama de setor de serviços. Por um lado, temos a constituição dos ser vi ços ditos de infra-estrutura urbana tais como luz, água esgoto, limpeza pública, transporte urbano, etc, que respondem às ne cess idades de reprodução da força de trabalho e do capital. Por outro lado, constituem-se os serviços que respondem mais diretamente às necessidades de circulação material do capital tais como: transporte de mercadorias, comércio, conservação, armazenamento, bancos, etc. (5).

Durante o período da Primeira República a maioria das atividades do setor de serviços são assumidas pelo capital priva do. Mesmo as atividades concebidas enquanto áreas de responsabilidade pública, como transportes urbanos, iluminação, limpeza pública e comunicações, foram assumidas por empresas privada. A grande maioria destas atividades, inclusive os serviços ditos de infra-estrutura urbana parecem ter se constituído enquanto áreas de grande lucratividade ao capital. Neste sentido indicam as taxas de dividendos apresentadas pelos anuários estatísticos bem como as avaliações de diversas fontes. Ilustrativas são as avaliações do próprio poder público quanto ao desempenho destas ati vid ades. Como coloca o procurador judicial do município discutindo a isenção de impostos pleiteada por uma destas empresas:

"É sabido que os governos nem sempre exercitam por si todos os serviços de que as leis os encarregam, dando-lhes a incumbencia de realizá-los ou prove-los; antes, não poucas vezes, transferem a particulares a

5. O termo produção foi aqui empregado compreendendo todo o circuito da produção e reprodução do capital no sentido de "produção em geral" definido por Marx na Introdução à Crítica da Economia Política. O desenvolvimento desta visão sobre a articulação das atividades próprias a urbanização no desenvolvimento do modo de produção capitalista é levada a cabo no Cap. II do trabalho de Jean Lojkkne O Estado Capitalista e a Questão Urbana. São Paulo, Martins Fontes, 1981.

execução e exploração delles mediante a concessão de determinadas vantagens e certos proventos. Ora, essa exploração privada de um serviço publico constitui uma industria rendosa de pingues resultados para os que della se encarregam, senão na totalidade, pelo menos na maioria dos casos". (6).

Os poucos estudos que buscam articular as atividades de serviços no interior do processo de acumulação de capitais, no período da Primeira República, têm se preocupado basicamente com questões tais como a ampliação do excedente, nível de produtividade, custos de produção. Em meio a estas formulações que trabalham com as noções de componente e de complexo de atividades, questões tais como a importância das atividades de serviços na conformação do mercado de trabalho urbano, ou as condições de subordinação dos trabalhadores nas empresas de serviços não são sequer mencionadas. (7).

Neste trabalho, buscaremos discutir a constituição das atividades de serviços como um momento do processo geral de acumulação de capitais no período. Entendemos que se a aceleração e a diversificação do processo de acumulação de capitais na cafeicultura e na indústria criam a necessidade de organização dos serviços urbanos, os serviços se constituem enquanto um novo espaço do investimento do capital. Assim, estaremos interessados em discutir a constituição das atividades de serviços como o da formação de um novo espaço de subordinação do trabalho, como um momento da constituição do mercado de trabalho urbano.

Durante o período 1890/1920, o setor de serviços ou as atividades terciárias absorverão contingentes significativos dos

6. In Relatório enviado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito. 1908, pp.108/109.

7. Um dos trabalhos mais sérios, ao nível da pesquisa, que lida com a questão dos serviços no período é o de Wilson Cano Raízes da Concentração industrial em São Paulo. São Paulo, DIFEL, 1977.

Cano, no entanto, interessado na análise do complexo cafeeiro e na discussão do fenômeno da concentração industrial perde totalmente de vista as questões sobre a formação do mercado de trabalho no período.

trabalhadores assalariados da cidade. E embora decrescente, o peso relativo do setor na composição do mercado de trabalho urbano da capital permanecerá importante até o final da segunda década.

ESTRUTURA OCUPACIONAL DA POPULAÇÃO ECON. ATIVA DE S. PAULO (capital) %		
ATIVIDADES	1894	1920
Primárias	4,5	7,3
Industriais	25,5	50,8
Transporte e Comércio	36,6	22,5
Outros Serviços (1)	4,6	11,6
Serviços Domésticos	28,8	7,8

Fonte: Para o ano de 1894 os cálculos foram feitos a partir dos dados contidos no Relatório apresentado ao Secretário dos Negócios do Interior do Estado de São Paulo pelo Diretor da Repartição de Estatística e Archivo. São Paulo, 1894, pp. 78/85. Para o ano de 1920 utilizamos a Synopse do Recenseamento de 1920, pp.172/175.

(1) - Sob este rótulo, estão englobadas também as atividades do governo e as profissões liberais.

Mesmo se levarmos em conta que estas estatísticas agregam também atividades do governo, profissões liberais e serviços domésticos, o peso relativo do setor na composição da força de trabalho urbana ainda permanecerá significativo. Assim temos que no ano de 1894, só as atividades de transporte e comércio respondem por 36,6% deste mercado, 10% a mais do que os contingentes fabris; enquanto que em 1920, mesmo com o crescimento industrial do período, somente estes trabalhadores representavam 22,5% da força de trabalho ativa.

No incipiente espaço urbano do início do século, constituindo-se como parcela significativa da força de trabalho, categorias tais como trabalhadores em transportes urbanos, lixeiros, ferroviários, chofers, carroceiros, comerciários, motorneiros, ga-

sistas, tiveram uma importante participação no desenrolar das lutas entre capital e trabalho.

As condições específicas de exploração a que estas categorias foram submetidas no interior das empresas variou bastante. No setor de serviços, convivem desde as grandes empresas monopolistas como a Light e a Gas Company até as pequenas garagens e os estabelecimentos do comércio varejista. No entanto, por estarem alocados em espaços que se constituem enquanto áreas estratégicas ao processo geral de acumulação no período quando se localizam no circuito da circulação e realização das mercadorias - ou como áreas de responsabilidade pública - como é o caso dos serviços urbanos - estes trabalhadores parecem ter experimentado uma relação de controle mais estreita por parte das empresas e do Estado do que os trabalhadores fabris.

Se tomarmos as atividades de serviços enquanto uma parcela do mercado de trabalho veremos que aí convivem desde os mais qualificados contingentes de trabalhadores do período até o trabalhador esporádico ou biscateiro. Estaremos interessados em discutir como se constituem as práticas de controle sobre estes diferentes contingentes do setor. Neste universo, colocam-se questões tais como a da constituição de categorias profissionais qualificadas como motorneiros e gasistas. Impõem-se os programas de treinamento e o lidar com a escassez destes profissionais no mercado de trabalho. Assim também trata-se de definir e disciplinar áreas de atividades tais como o comércio varejista e o transporte de mercadorias na cidade, que demonstram maior poder de resistência à dominação do capital. Nesta direção, as práticas e estratégias de controle tiveram que lidar com questões relativas ao disciplinamento de contingentes desocupados da força de trabalho, com a própria constituição do exército proletário de reserva.

Sem a intenção de estabelecer generalizações sobre o setor de serviços, a partir de determinações estruturais, pretendemos antes discutir os caminhos de constituição destas atividades, buscando aprofundar nossa compreensão sobre o processo de formação do mercado de trabalho urbano e, das práticas de dominação e resistência engendradas em seu interior. Por esta direção, neste primeiro capítulo, buscaremos acompanhar o processo de constituição das atividades do setor no processo de formação da cidade, seu significado no processo de formação do mercado de trabalho, bem como traçar o "perfil" do trabalhador aí alocado.

No interior da pesquisa histórica, o desmembramento do setor de serviços se apresenta como tarefa difícil de ser enfrentada. Alguns estudos recentes sobre a questão como o de R.M.Hartwell, propõem o desmembramento do setor segundo a destinação dos serviços. Considerando todas as atividades tradicionalmente agregadas no setor, o autor propõe a seguinte classificação: serviços de transportes e comunicações; serviços de utilidade pública e serviços de utilidade para o capital. (8). Já Harry Braverman, sem aprofundar a discussão sobre a noção de serviços, enfrenta a questão da conceituação dos serviços no interior da problemática sobre a crescente diversificação da classe trabalhadora nas sociedades monopolistas contemporâneas. (9).

Em nosso trabalho, assumiremos as perspectivas propostas por Jean Lojkine que entende a constituição das atividades do setor de serviços no interior do processo de urbanização e

8. HARTWELL, R.M. "The Service Revolution: The Growth of Services in Modern Economy" in Carlo M.Cipola (ed.). The Fontana Economic History of Europe: The Industrial Revolution. London, Collins/Fontana Books, 1973. pp.358/394.
9. BRAVERMAN, Harry. Trabalho e capital monopolista. Rio, Zahar Editores, 1980.

crescente socialização das condições gerais da produção capitalista. Em sua formulação, o autor propõe o desmembramento das atividades de serviços em dois setores: por um lado, estariam as atividades que respondem às necessidades de reprodução da força de trabalho e do capital tais como transporte, comunicações, enfim os serviços de infra-estrutura; por outro, as atividades responsáveis pela circulação material do capital tais como comércio, armazenamento, bancos, etc. (10).

1.1 ATIVIDADES DE INFRA-ESTRUTURA URBANA:

No interior deste sub-setor, buscamos agregar todas aquelas atividades econômicas que fornecem as condições de infra-estrutura para o desenvolvimento do espaço urbano. Para a maioria dos autores que lidam com a questão, estas atividades são classificadas como de serviços públicos ou simplesmente como atividades criadoras de infra-estrutura.

Adotando a perspectiva de Lojkine, entendemos que o processo de constituição destas atividades só poderá ser entendido se analisado dentro do processo de desenvolvimento da divisão do trabalho entre cidade e campo. Para o autor, estas atividades só podem ser entendidas, no que diz respeito a sua articulação geral ao processo de acumulação capitalista e de desenvolvimento das relações sociais de produção, se estudadas enquanto condições gerais da produção capitalista, se entendidas enquanto meios de consumo coletivos (11)

No estudo concreto do setor em São Paulo, agregamos sob o rótulo de meios de consumo coletivos as seguintes atividades: produção e distribuição de energia, transporte urbano,

10. LOJKINE, Jean. op. cit, pp. 121/170.

11. LOJKINE, Jean. op. cit. pp. 121/150.

serviços de comunicação (telefones e telégrafos), serviços de água e esgoto e limpeza urbana. Dentro deste universo estaremos lidando com categorias - profissionais tais como: gasistas, eletricitários (ou trabalhadores da Light, como eram conhecidos), cocheiros, motorneiros, condutores, chofers, trabalhadores de limpeza pública, operários do Estado ligados aos serviços de água e esgoto, bem como trabalhadores "especializados" como mecânicos, marceneiros, carpinteiros, pedreiros, etc. - já que muitas vezes as empresas do setor mantêm suas próprias oficinas para produção ou reparo dos equipamentos necessários ao desempenho de seus serviços.

Como colocado anteriormente, as atividades de serviços são assumidas pelo capital privado por concessão pública. Como nas demais áreas da atividade econômica, a autorização para funcionamento das empresas é regulamentada por legislação federal. Esta legislação tem caráter bastante geral e regula principalmente questões de constituição, fins gerais, capital e administração fiscal da empresa. No geral, mesmo os estatutos da empresa, sujeitos também a aprovação da legislação federal, são omissos em relação as normas internas de funcionamento da empresa. A diretoria é facultado o direito de elaborar o regulamento interno.

No caso das empresas do setor de serviços, a questão obedece a um processo diferente. Embora a autorização para o funcionamento destas empresas fosse matéria federal, a concessão dos serviços e os termos da mesma era feita através de contratos com os governos estadual e municipal.

Devido à necessidade de controle e fiscalização destes serviços, já que em última instância se constituem frente à população enquanto responsabilidade do Estado, os contratos de

concessões são bastante minuciosos, regulamentando o que deve ser feito, como deve ser feito e quem está qualificado para fazê-lo. (12).

Transportes urbanos

Durante o período 1890/1920 o transporte urbano de passageiros na cidade de São Paulo, e em quase todas as cidades do Estado em que se desenvolve um sistema de transportes coletivos, é feito predominantemente por bondes.

Os carros e tálburis de aluguel durante todo o período citado desempenharam um papel auxiliar na rede de transportes de passageiros, atendendo a demandas das camadas abastadas não respondidas pelos percursos e horários do sistema de bondes. O automóvel só começaria a marcar sua presença na cidade a partir da segunda década e as primeiras propostas efetivas de implantação de um sistema coletivo de ônibus só aparecem por volta de 1925. (13).

Inicialmente assumida por pequenos capitais pioneiros, a área de transporte coletivos se constituiria num espaço privilegiado para o investimento capitalista. Embora empregando um número de trabalhadores bem inferior ao setor comercial, esta se

12. O acompanhamento da questão dos contratos e normas de funcionamento destas empresas foi feito através de levantamentos realizados principalmente na legislação federal e municipal. Este trabalho não poderia ter sido feito, devido à vasta tarefa que comporta, sem o auxílio do trabalho de referência da legislação federal sobre a matéria, levado a cabo no interior do projeto de pesquisa do Departamento de História da UNICAMP cujos resultados foram publicados in Cadernos do Arquivo Edgard Leunroth nº 2 "Industrialização: Projeto FINEP / História - Fontes para a pesquisa em industrialização no Brasil"-Campinas, 1983. Para a legislação municipal nos foi de muita valia os "Sumários... e os Relatórios enviados à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito relativos aos anos de 1889/1921".
13. A importância dos diversos meios de transporte no interior da rede de transportes da cidade pode ser acompanhada através da estatística de matrículas de veículos presentes nos Relatórios do Prefeito durante o período.

ria a atividade de infra-estrutura urbana a absorver maiores contingentes de força de trabalho no período. Subordinados ao grande capital monopolista, a pequena empresa e raras vezes mantendo espaços autônomos de resistência ao capital, motorneiros, condutores, cocheiros e chofers eram presenças marcantes no mercado de trabalho urbano no período.

Carros, Tílburis e Automóveis

Antes de dispor de um serviço regular de bondes à tração animal, os únicos veículos que os paulistanos dispunham para sua locomoção na cidade e para os subúrbios eram os diferentes tipos de carros - vitórias, tílburis, cupês, etc., bem como os carros de boi.

Embora haja indicações de que a introdução destes veículos se dê por volta de 1865, os primeiros serviços regulares, de carros de aluguel, com empresas cocheiras e pontos de estacionamento, só parecem ser organizados em 1880. Este tipo de transporte era utilizado pela população mais abastada principalmente para passeios e idas às distantes chácaras do Brás e da Penha, bem como nos dias de espetáculos teatrais, musicais, etc. Eram utilizados também para casamentos, enterros e festas (14).

Embora, em sua maioria, as cocheiras se constituíssem em pequenas empresas, a grande parte do serviço de aluguel de veículos era realizado por poucas empresas do porte de Casa Rodvalho que, em 1913, já empregava 205 pessoas entre cocheiros e trabalhadores em oficinas. (15). Durante o período, os cocheiros não se empregavam só nas empresas, mas também nas residências

14. Stiel, op. cit. p. 12

15. Lloyd, Reginald (org). Impressões do Brasil no Século XX. Lloyds Greater Britain Publishing, 1913. p. 707.

das classes mais ricas e nas diversas repartições do governo.

Com o advento do automóvel, na metade da segunda década, o transporte por tração animal iria gradativamente perdendo sua importância. No entanto, até o final dos anos vinte, vitórias, cupês e veículos diversos de tração animal ainda desempenhavam um papel significativo na rede de transportes da cidade. Para se ter uma idéia do número de pessoas alocadas nestas atividades, basta dizer que em 1918 foram matriculados nos serviços de fiscalização de veículos da prefeitura 6.932 cocheiros-
(16).

Todos os cocheiros que quisessem exercer a profissão deviam ser matriculados na repartição competente da prefeitura que, após exame e identificação, expedia a carta profissional. O exercício da profissão era regulamentado por leis e posturas municipais que estabeleciam desde percursos e velocidades até pontos de estacionamento. Pelas reclamações presentes nas fontes oficiais e na imprensa pode-se propor que os cocheiros eram considerados profissionais insolentes. Neste período, os serviços de fiscalização da prefeitura parecem ter se mantido em constante vigilância contra as práticas burladoras de seus regulamentos por parte destes profissionais.

Os exames da prefeitura tinham sempre um grande número de inscritos, o que parece indicar que as companhias de bondes e as cocheiras encontravam no mercado um vasto contingente de força de trabalho ao seu dispor. Ser cocheiro parece ter sido uma opção aberta a grande parte dos trabalhadores urbanos do período.

16. In: Relatório do Prefeito, 1918, p. 138.

O serviço de automóveis de aluguel e taxímetros só desenvolveu-se realmente a partir do ano de 1910; até o ano de 1909 existiam na cidade somente 16 automóveis de aluguel. É durante a segunda década do século que são fundadas a maioria das garagens que se encontram em funcionamento no final do período estudado. Estas empresas desenvolvem-se, geralmente, a partir de oficinas de reparo, começando a importar carros para o serviço de táxis ou de aluguel por períodos. (17).

As garagens parecem se constituir em negócios bastante lucrativos que conseguem, durante o período, expandir seus investimentos e lucros. No que diz respeito a instalações, estas empresas geralmente mantêm oficinas para reparos com seções de pintura, mecânica, tapeçaria, carpintaria, bem como depósito de acessórios e garagem para estacionamento de veículos. Geralmente, empregam um número de trabalhadores nunca inferior a 50, sendo que algumas empregam de 150 a 200 trabalhadores entre chofers, mecânicos, pintores, carpinteiros, cocheiros, carroceiros, etc...

É a partir do ano de 1915 que começa a aumentar o número de candidatos inscritos nos exames de chofer realizados pela prefeitura. As exigências para expedição de cartas para o exercício da profissão parece terem sido bastante severas, pois sempre eram reprovados mais da metade dos trabalhadores inscritos.

A avaliação do peso relativo da categoria de chofer, no interior do setor de transporte, é difícil de ser empreendida, pois temos disponíveis somente os dados de inscrição e aprovações anuais nos exames da prefeitura. O recenseamento operário realizado na capital, em 1927, indica a existência de 20.000 chofers matriculados na prefeitura. No entanto, a mesma fonte aponta que

17. Para identificar as empresas que atuavam no setor ver Lloyd Reginald, op.cit, pp.692/705 e João Luso (org). Os Estados Unidos do Brasil Ilustrado. South American intelligences, 1919, pp. 514/537.

nas garagens e estabelecimentos de automóveis e acessórios eram empregados somente 4.305 trabalhadores. (18). Sabendo-se que os altos custos do automóvel, no período, impossibilitavam o estabelecimento independente destes profissionais é possível propor que apesar das exigências de qualificação, os chauffeurs enfrentavam condições de grande concorrência no mercado de trabalho.

Bondes

Durante os anos 1870/1880, as propostas pioneiras de estabelecimento das linhas regulares para transporte de passageiros na cidade eram encaradas com grande desconfiança. As possibilidades de investimento lucrativo do setor eram contestadas. Não haviam quem e o que conduzir em larga escala. (19).

A primeira linha de bondes por tração animal, começa a funcionar em São Paulo no ano de 1872 e ligava a Sé à Estação da Luz. Nesta época, era concessionária dos serviços de bondes a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, subsidiária de uma empresa do Rio de Janeiro (20). Neste momento inicial, o bonde atendia somente às necessidades de transporte de passageiros nas zonas centrais da cidade e se constituía num privilégio ao qual tinha acesso a pequena parte da população que podia pagar os preços caríssimos de suas passagens (21). No entanto, no pequeno espaço de menos de duas décadas, os serviços de trans-

18. "Recenseamento operário da Capital". In Boletim do Departamento Estadual do Trabalho. São Paulo, Ano XVI, nº 58, 1927, pp.32/33.

19. Relatório da Presidência da Província de São Paulo relativo ao ano de 1872, p.26 citado em Stiel, op. cit., p. 42.

20. Stiel, op. cit., pp. 42/43.

21. Ibibem, p. 44.

porte urbano já se estabeleciam como uma área de relativa lucratividade para o capital. Assim, a nova área de investimento começa a ser ocupada por pequenas companhias que disputam os percursos da cidade mais promissores quanto ao lucro. No ano de 1887, já funcionavam regularmente na capital sete linhas de bondes, perfazendo a rede um total de 25 km de trilhos, mobilizando-se 43 carros e 319 animais num sistema que transportava a média de 1.500 passageiros por ano. (22).

Já por volta de 1890, as pressões do crescente processo de urbanização transformariam a questão dos transportes num dos principais problemas a serem enfrentados pelas autoridades municipais. As necessidades de reprodução do capital no espaço urbano já reclamavam o estabelecimento de uma rede de transporte coletivo. Por um lado, era necessário baratear o transporte de passageiros para que este pudesse atender às necessidades de locomoção dos trabalhadores dos subúrbios até os locais de trabalho. Por outro lado, tornava-se necessário também dinamizar a rede de abastecimento e distribuição de mercadorias no interior da cidade. No entendimento das autoridades seria inviável enfrentar os problemas técnicos colocados pela topografia da cidade ao desenvolvimento da rede de transportes, no contexto de dispersão de capitais que até então caracterizava o setor. A demanda por pesados investimentos em instalações e material rodante, o planejamento do crescimento da rede segundo as necessidades da cidade levavam à unificação dos serviços. (23).

Em 20/05/1889, pela lei nº 400 efetivou-se por contrato a unificação de todas as linhas de bonde então existentes na capital, formando-se a Companhia Viação Paulista. A nova Compa -

22. Morse, op. cit., p. 248.

23. O teor e a forma como os problemas relativos aos transportes urbanos foram discutidos pelas autoridades municipais podem ser percebidos através dos Relatórios dos Prefeitos na última década do século XIX.

nhia é formada através da fusão da Companhia de Carris de Ferro de São Paulo e a Companhia Paulista de Transportes, até então, as maiores empresas atuantes no setor. Na verdade, nos dez anos seguintes, os serviços da Viação Paulista mostram pouca eficiência e constituem-se já ameaçados pelos projetos de modernização dos serviços que visavam a utilização da tração elétrica. A empresa entra em falência e seu acervo é integralmente comprado pela Light em 1901 (24).

A The São Paulo Railway, Light and Power Co. Ltda. - cujo nome logo se modificaria para Tramway, para não ser confundida com a Inglesa, é fundada no ano de 1898 por sete capitalistas canadenses com o intuito de explorar os serviços de bondes elétricos na cidade de São Paulo. Empresa monopolista, assumindo a feição de conglomerado - a Light absorve todos os serviços de exploração de energia elétrica da cidade, exploração de carris urbanos, chegando mesmo a desenvolver algumas atividades como a limpeza de ruas - constitui-se como a maior empresa do setor no Estado, começando a funcionar com capital de 6 milhões de dólares. (25). Ao nível de instalações, a Light faz pesados investimentos tanto na construção de usinas e barragens, como na compra de material rodante, montagem de oficinas e estações para fornecer a infra-estrutura para o serviço de bondes elétricos.

O primeiro bonde à tração elétrica começa a funcionar em São Paulo em 17/08/1901. Após enfrentar disputas jurídicas com a Cia. Viação Paulista e com a Docas de Santos, a Light consegue confirmar o monopólio sobre estes serviços na cidade.

24. Para acompanhar o desempenho dos serviços de transportes pela Companhia Viação Paulista bem como os termos de caducidade da concessão ver principalmente o Relatório do Prefeito de São Paulo relativo ao ano de 1900, p. 17/27.

25. Ver Lloyd, Reginald (org). op. cit., pp. 507/517.

O serviço é instalado por engenheiros da "Metropolitan Street Railway of New York", e o material rodante era em sua maioria importado dos Estados Unidos. No entanto, progressivamente a empresa começa a desenvolver as atividades de montagem e construção de seu material e em 1904 constrói o primeiro bonde em suas oficinas.

A expansão da Light como uma das mais poderosas empresas do Estado se dá principalmente pelo crescimento dos serviços de transportes de passageiros. No ano de 1916, já funcionavam na cidade 61 linhas regulares de bondes, transportando um total de quase 60.000 passageiros. O preço da passagem seria mantido a 200 réis durante 75 anos. Respondendo às necessidades de baratear o custo de reprodução da força de trabalho, seriam estabelecidos serviços de bondes de segunda classe, os bondes para operários ou "cara-duras", com horários e preços especiais para atender às necessidades de transporte dos trabalhadores dos locais de moradia ao trabalho.

O mesmo não se dá no que diz respeito ao transporte de carga. Embora a questão da circulação de mercadorias vá ser discutida em outra parte do capítulo, torna-se importante ressaltar que apesar das várias tentativas da empresa para controlar os serviços de carga e distribuição de mercadorias no interior do espaço urbano, a área permanecerá durante um razoável período como um espaço de resistência controlado por carroceiros e carregadores autônomos.

Empregando um grande número de trabalhadores, a empresa, devido a sua própria natureza de conglomerado, tinha a estrutura interna de divisão de trabalho organizada de forma bastante complexa. Já em 1908, a empresa empregava 936 trabalhadores, sendo que destes somente 90 eram ocupados nos serviços de

chefia, fiscalização e escritório. Os outros trabalhadores encontravam-se assim distribuídos: 233 cocheiros e motorneiros, 233 condutores e 380 empregados nos serviços internos das cocheiras e oficinas. Em 1920 o número de trabalhadores empregados pela Light já era de 1643 e, como a tração animal fora quase que totalmente substituída pela tração elétrica, os cocheiros praticamente desaparecem de sua folha de pagamento (26).

No início do século, a função de motorneiro e em menor medida a de condutor estabelecem-se como profissões sérias e estranhas à população. A responsabilidade de lidar com o transporte de passageiros em velocidades que iam até 40km/horários nas zonas suburbanas, tanto quanto a introdução da energia elétrica e, principalmente o medo de acidentes levam a uma sévêra regulamentação destas profissões por parte da Prefeitura.

O exercício das profissões de motorneiro e condutor era regulado pela Prefeitura e estas profissões só podiam ser exercidas após habilitação e fornecimento de carta expedida pela repartição municipal competente. Além disso, para os motorneiros havia exigências quanto à constituição física, sendo o exercício da profissão vedado à menores.

A habilitação e treinamento profissional dos motorneiros e condutores foi progressivamente assumida pela própria empresa. No início do século, as constantes reclamações sobre a falta de preparo do pessoal empregado no tráfego, colocadas seja pela imprensa, pelas empresas ou pelas autoridades municipais, parecem indicar a escassez no mercado de pessoal habilitado e disciplinado para o exercício destas funções. Já em 1904,

26. Ver respectivamente as seções de "Estatística Econômica" dos Anuários Estatísticos do Estado de São Paulo, relativos aos anos de 1908, p.46, e 1920, p. 49.

quando o serviço de treinamento de pessoal é feito pela própria empresa, frente às reclamações da imprensa sobre a imperícia e insolência destes trabalhadores, o prefeito argumenta que "... exigir maior soma de habilitações dos motorneiros seria dificultar a aquisição destes operários." (27). Assim, nas condições do mercado de trabalho urbano no período, a empresa assume não só o treinamento da força de trabalho, mas também, através deste treinamento, a própria constituição de seu exército de reserva. Os dados sobre rotatividades e dispensas destes trabalhadores, durante a segunda década, indicam que então a Light já pode incorporar a insegurança no emprego como elemento disciplinador desta força de trabalho.

Água, Esgoto e Limpeza Urbana

Segundo indicações de Morse, em seu trabalho sobre a cidade de São Paulo, por volta de 1860 o abastecimento de água e a rede de esgotos constituem os problemas mais sérios, ao nível dos serviços públicos, enfrentados pelos presidentes da província. Os problemas técnicos e econômicos para drenagem bem como para o aproveitamento das fontes de água da serra da Cantareira não encontram soluções. (28).

É somente por volta de 1877, segundo informações do mesmo autor, que alguns capitalistas locais contratam os serviços de engenheiros ingleses e organizam a Companhia Cantareira de Esgotos, para dotar a cidade de São Paulo dos serviços de água e esgotos.

A Companhia Cantareira se mostra vagarosa em seus trabalhos provocando reclamações sobre a baixa lucratividade do

27. Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1904, p. 114.

28. Morse, Richard M. op. cit., p. 172.

serviço e, em 1892, o Congresso do Estado, pela Lei nº 62 de 17 de agosto, autorizou o poder executivo a rescindir o contrato e encampar a Companhia mandando executar as obras necessárias ao desenvolvimento dos serviços de abastecimento de água e da rede de esgotos da cidade (29). Em janeiro de 1893, cri a-se a Repartição de Águas e Esgotos da Capital. (30). Desde o início do século, os serviços de água e esgoto serão a única área dos serviços de infra-estrutura urbana que o capital privado não logra assumir.

O número de trabalhadores empregados pela Repartição de Águas e Esgotos era de 837 em 1911 e 1300 em 1927. O grosso destes operários constituíam as turmas externas de manutenção das instalações e fiscalização dos serviços. Aí, estavam os trabalhadores de terra, covoqueiros, ajustadores, pedreiros, conferentes de hidrômetros, etc. Os demais trabalhadores eram alocados como foguistas, manobristas, eletricitas, nas adutoras, reservatórios e oficinas da repartição. Embora fossem operários do Estado, estes trabalhadores estavam sujeitos à condições de exploração bastante semelhantes a dos demais trabalhadores assalariados urbanos. No período, suas jornadas variavam entre 9 a 11 horas, sendo que na sua grande maioria eram diaristas não tendo o status de funcionário público, não gozando de certas vantagens de estabilidade no emprego comuns aos funcionários do governo. (31).

Já os serviços de limpeza pública da cidade de São Paulo só foram assumidos pelo poder municipal a partir de 1914.

29. Stiel. op. cit., p. 77

30. Whitaker, P. Penteadó. "Abastecimento da Cidade de São Paulo: Sua Solução". Engenharia, São Paulo, 1946, nº 50, Vol. 5, p.2

31. Grande parte das informações sobre os trabalhadores em águas e esgotos foram colhidas em "Pessoal Operário ocupado pelo Estado de São Paulo". in Boletim do Departamento Estadual do Trabalho, São Paulo, Ano 1, nºs. 1 e 2, 1912. p. 109/121.

Antes desta data, como nas outras áreas das atividades de infra-estrutura urbana, a limpeza da cidade foi assumida pelo capital privado.

Por contrato assinado com a prefeitura em 1892, assumem os serviços de limpeza de São Paulo a firma Fernando Dreyfus e Mirtíl Deutsch que o realizaram até o ano de 1907. De 1908 em diante, estes serviços ficam a cargo da sociedade comercial Francisco Antônio & Filho que iria realizá-los até o ano de 1913 quando a empresa foi encampada pela prefeitura. Em 1914 é criada a Diretoria de Limpeza Pública que torna-se então a responsável pela realização de todos os serviços de limpeza pública e particular da cidade. (32).

Para os padrões do período, as empresas de serviços de limpeza e mais tarde a Diretoria de Limpeza Pública ocupavam um número significativo de trabalhadores. Enquanto em 1905 a firma Fernando Dreyfus empregava 308 trabalhadores, em 1919, já na repartição municipal, este número chegava a 800. A maior parte destes trabalhadores era alocada em serviços externos, que eram realizados no sistema de turmas de 10 trabalhadores, fossem estes varredores, coletores ou capinadores, supervisionados por um feitor. Nas oficinas eram empregados ferreiros, carpinteiros, pintores e vassoureiros e no transporte do lixo um contingente razoável de carroceiros.

A quase totalidade dos trabalhadores da limpeza tinham jornadas noturnas, pois os serviços de varredura e coleta de lixo eram realizados à noite entre as 24:00 e as 10:00 horas da manhã. Poucos trabalhadores eram alocados nos serviços de manuten-

32. Para obter informações sobre os termos dos diversos contratos realizados com a prefeitura bem como a organização dos serviços de limpeza no período ver especialmente os Relatórios do Prefeito relativos aos anos de 1893, 1908, 1914 e 1919.

ção que se realizavam durante o dia.

A acentuada insegurança no emprego parece ter sido uma experiência cotidiana para estes trabalhadores. Sem qualquer necessidade de qualificação especial, o trabalhador da limpeza pública tinha como concorrente potencial quase todo trabalhador de ocupado e disponível no mercado. A encampação destes serviços pelo poder municipal não traria modificações de fundo a esta situação pois como os trabalhadores em águas e esgotos, eles não eram funcionários municipais e sim diaristas contratados pela municipalidade, não gozando de nenhuma garantia ou direito de estabilidade no emprego.

Telefones e Telégrafos

Embora os serviços telefônicos na cidade de São Paulo fossem realizados pela Companhia Telephonica de São Paulo e Santos, desde o final do século XIX, os serviços de telefone só seriam regulamentados pela prefeitura em 1900. A Companhia Telephonica de São Paulo e Santos, junto com a Rede Telephonica Bragançina, realizariam as comunicações telefônicas da cidade de São Paulo com o interior do Estado até o ano de 1919 quando a concessão dos serviços bem como o acervo das companhias seriam transferidos para o Rio de Janeiro and São Paulo Telephone Company. Segundo as fontes pesquisadas, por volta de 1912, além das ligações entre a cidade de São Paulo e Santos, estas companhias mantinham ligações com as cidades do interior até a região de Campinas, ligando em sua rede um total de 44 cidades. (33).

A expansão dos serviços de comunicação na cidade e no Estado de São Paulo somente ganharia ritmo a partir da metade da segunda década. Este movimento de expansão pode ser acompanhado

33. Ver Lloyd, Reginald. op. cit., p.677 e os Relatórios do Prefeito relativos aos anos de 1900 e 1919.

através do crescimento do emprego no setor. Enquanto até o ano de 1915 o total de trabalhadores empregado nestas atividades era de 277, em 1927 este número já atingia 2.000 trabalhadores. (34).

Os serviços telefônicos seriam a única área do setor de serviços marcada por uma forte presença do trabalho feminino. Segundo a maioria das fontes oficiais, todos os trabalhos internos das companhias no período diurno era realizado por "señhoras" numa jornada de trabalho que variava entre 9 a 10 horas. Somente os trabalhos externos de implantação e manutenção de linhas, bem como as ligações noturnas eram realizados por trabalhadores masculinos.

Os serviços de telégrafos em São Paulo foram assumidos desde o início do século pelo governo do Estado através da Repartição Geral de Telégrafos. O pessoal da repartição era em sua maioria alocado nas estações e serviços de manutenção das linhas. No ano de 1920, a repartição empregava um total de 316 trabalhadores distribuídos em 63 estações e 103 na manutenção e outros serviços. (35). No que diz respeito a estes trabalhadores é interessante ressaltar que devido à convivência diária, os telegrafistas constituem sua experiência política muito mais próxima a trabalhadores como os ferroviários e carregadores das estações do que dos demais trabalhadores em serviços de comunicação.

Produção e Distribuição de Energia

Nos centros urbanos mais importantes do Estado, principalmente em São Paulo e Santos, as atividades de produção e distribuição de energia foram assumidas por empresas de grande

34. Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, 1915, p. 67 e o Recenseamento operário da capital, op. cit., p.34.

35. Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, 1920, p.59.

porte. Embora constituindo-se em termos numéricos, como minoria no quadro das empresas que desempenham estas atividades no Estado, seja pelo volume de capital investido, pelo volume de atividade que abarcam ou pelo número de trabalhadores que empregam, empresas como a The São Paulo Gas Company, a The São Paulo Light and Power Company e a The City of Santos Improvements se constituem como grandes empresas capitalistas, de caráter monopolista e, em certa medida assumem a tipicidade do setor.

A iluminação pública da cidade de São Paulo passa a ser feita a gás no ano de 1872 quando são substituídos os últimos lampiões a querosene. Já nesta data era concessionária destes serviços, a The São Paulo Gas Co. Ltd. Embora em 1891, a cidade assista à instalação das primeiras luzes elétricas nas ruas do centro - instaladas pela Cia. de Água e Luz do Estado de São Paulo que logo é absorvida pela Light - a iluminação pública permanece predominantemente feita à gás até quase o final da segunda década. Além de se incumbir da iluminação pública, a gas company fornece gás a um grande número de residências particulares, onde este é usado para iluminação e aquecimento e, também para alguns estabelecimentos industriais. (36).

A The São Paulo Gas Co. Ltd. obteve concessão para explorar os serviços de iluminação da cidade de São Paulo em 1869. Fundada em Londres, já como empresa de grande porte, seu capital inicial, totalmente realizado, era de £600.000. A empresa parece ter tido bom desempenho financeiro já que se anuncia o pagamento de dividendos de 12% pelo menos em duas ocasiões durante a primeira década do século.

Já por volta de 1910 a companhia empregava 500 traba

36. As informações básicas sobre a Gas Company podem ser encontradas em Lloyd, Reginald op.cit., pp.675/677 e L uso, João. op.cit. p.486.

lhadores distribuídos nas mais diversas seções da empresa, tais como fábrica de gás, gasômetros, depósitos, armazéns, serviços de manutenção de equipamentos e serviços externos e os populares acendedores de lâmpadas. Com o desenvolvimento da energia elétrica, a produção de gás sofre uma certa estagnação e, em 1927, constatamos que a Gas Company empregava 650 trabalhadores, ou seja, pouco mais de uma centena que duas décadas antes.

Junto com os trabalhadores das oficinas da Light e trabalhadores de determinadas seções das ferrovias, os trabalhadores na produção de gás parecem ter se constituído no contingente de maior qualificação do mercado de trabalho urbano no período. Nos momentos de paralizações da categoria são notórias as dificuldades enfrentadas pela companhia para substituição dos gasistas. A utilização de fura-greves, mesmo que convocados de outros Estados, parece nunca ter funcionado. Buscando resolver tal dificuldades as ferrovias, a Light e a Gas Company, com o auxílio do governo federal que empregava foguistas e gasistas no Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro, adotam como prática corrente a troca ou empréstimo de trabalhadores nos momentos de greve. No entanto, mesmo enfrentando a união das empresas, estes trabalhadores lograram ocupar uma posição privilegiada frente aos demais trabalhadores urbanos no período.

Com a autorização para funcionar na República em 1901, a Light além de tornar-se concessionária para a exploração dos serviços de bondes na cidade obtém também a concessão para uso e gozo de linhas para a produção e distribuição de eletricidade para iluminação e força motriz.

No entanto, no que diz respeito à iluminação pública e de residências particulares, os serviços da Light só parecem ganhar maior relevância - desenvolvendo-se progressivamente - a

partir da metade da segunda década. Se seguirmos os dados fornecidos por Cano, o mesmo parece ser verdade em relação ao fornecimento de energia a estabelecimentos industriais. Segundo os dados do Censo analisados pelo autor por volta de 1911 apenas 18% do total de energia elétrica consumido pelas indústrias era adquirido de terceiros quando em 1919 a esta percentagem já subia a 47%. (37). Pelos dados fornecidos por Stiel, a produção de energia elétrica pela Light, pelo menos durante a primeira década do século, parece destinar-se principalmente à manutenção de seus serviços de bondes. (38).

1.2 ATIVIDADES DE CIRCULAÇÃO DO CAPITAL

Na esfera da circulação do capital estão também muitas das atividades classificadas como terciárias ou de serviços, tais como transporte de mercadorias, comércio, armazenagem, bancos, etc. A articulação destas atividades no processo de acumulação de capitais constitui-se de forma diferenciada a das atividades de infra-estrutura urbana. Assim como colocado anteriormente, enquanto os serviços de infra-estrutura respondem a determinadas necessidades de reprodução da força de trabalho e do capital, as atividades da esfera da circulação respondem diretamente às necessidades de circulação material do capital. Aqui importa o fato de que para a reprodução do processo de acumulação, as atividades de circulação devem ser ágeis e contínuas. Qualquer interrupção no circuito atinge os mais diversos ramos da atividade econômica.

Assim, o processo de formação da cidade, de organização capitalista do espaço urbano significou também a constituição das atividades responsáveis pela circulação e realização do

37. Cano, op. cit., p. 204.

38. Stiel, op. cit., p. 172.

capital.

No processo de luta para controlar os espaços que garantissem a sua reprodução, o capital encontra novos espaços para investimento e subordinação do trabalho. Neste caminho, grandes empresas como as ferrovias ou pequenos estabelecimentos do comércio varejista subordinaram ao regime de assalariamento, parcelas significativas dos trabalhadores disponíveis no mercado. Por outro lado, neste período inicial, é na esfera da circulação que muitos dos trabalhadores despossuídos e desocupados da cidade encontrariam alternativas e "espaços independentes" para garantia de sua sobrevivência.

Nesta parte do capítulo, estaremos interessados em discutir principalmente a constituição das atividades responsáveis pelo transporte e comercialização de mercadorias na cidade. Do ponto de vista da formação do trabalhador assalariado urbano e da constituição do mercado de trabalho, estaremos lidando com categorias profissionais tais como: ferroviários, carroceiros, carregadores, caixeiros, garçons, padeiros, copeiros, etc.

Para se ter uma idéia da importância destas categorias na composição do mercado de trabalho no período, basta dizer que em 1894 somente estes trabalhadores representavam perto de 35% da população economicamente ativa da capital. É em 1927, mesmo sem levar em conta os diversos estabelecimentos do comércio varejista, estas atividades empregavam por volta de 50.000 trabalhadores, ou seja, quase um quarto dos 203.736 operários recenseados na Capital pelo Departamento Estadual do Trabalho. (39).

39. Os cálculos são aproximados e foram feitos a partir dos dados fornecidos pelo Anuário Estatístico de 1894 e pela listagem de atividades contida no Recenseamento Operário da Capital. op.cit.

Transporte de Mercadorias: As Ferrovias

Apesar de existirem iniciativas esparsas para o estabelecimento de um sistema de estradas de ferro no Brasil desde 1830, o primeiro trecho do sistema ferroviário no país - 17 km. ligando o Rio de Janeiro à Petrópolis - só foi aberto ao tráfego em 1854. Datam também desta época o projeto de construção da D. Pedro II (26/07/1852), da Recife-São Francisco (19/02/1853) e da São Paulo Railway (26/04/1856).

Em São Paulo, embora já em 1836 e 1838 existam leis provinciais que autorizavam o contrato para construção de uma linha que ligasse o interior a Santos, só em 16/02/1867 foram inaugurados os 139 km. da São Paulo Railway ligando Santos a Jundiaí.

O período de grande desenvolvimento da cultura cafeeira no Estado coincidirá com a fase de discussão e elaboração dos principais projetos e planos para o estabelecimento do sistema ferroviário no Estado. Então, segundo apontam os diversos autores, os problemas centrais que se colocavam para o desenvolvimento do processo de acumulação no setor cafeeiro - além da carência de braços - eram os altos custos dos transportes até os portos, feito até então por tropeiros, bem como a impossibilidade de extensão da fronteira agrícola advinda do problema de custos. Nesta medida, o desenvolvimento de um sistema de transporte que barateasse os custos de produção colocava-se como uma questão fundamental do ponto de vista do processo de acumulação na cafeicultura.

Com garantias de juros de 7%, privilégio de zona, isenção alfandegária para importação dos materiais necessários à construção da estrada, a São Paulo Railway - chamada então de a "Inglesa" - se instala em São Paulo monopolizando o único corredor

de exportação do Estado, o porto de Santos.

Num período de 8 anos após a abertura ao tráfego da inglesa, já estariam em funcionamento as principais redes ferroviárias que serviriam às cidades de São Paulo, Santos e o interior do Estado, qual sejam: Companhia Paulista, Sorocabana Railway, Companhia Mogiana e a Central do Brasil (40). Segundo dados fornecidos por Morse a extensão dos trilhos na província em 1890 já era de 2.425 km e o sistema já estava integrado à Capital do País e ao sul de Minas Gerais (41).

A empresa ferroviária desde a sua instalação se constituiu como uma empresa capitalista de grande porte seja com relação ao nível de investimento, número de trabalhadores ou estrutura técnica da produção.

Desde a metade do século XIX, a ferrovia se constituiu como área privilegiada ao grande investimento capitalista. O montante inicial de capital exigido pelo investimento ferroviário, no que diz respeito à construção de linhas, estações e compra de equipamentos e material rodante só pode ser talvez comparado aquele requerido para o estabelecimento da infra-estrutura portuária. Para avaliarmos a importância do capital investido no setor em termos do processo geral de acumulação no período basta citar os dados fornecidos por Cano de que em 1910 o capital investido no setor perfazia um total de 360.000 contos de réis enquanto em 1907 na indústria de transformação o total era de 127.700 contos

40. Os dados sobre as ferrovias foram reconstruídos principalmente a partir de João Luso, op. cit., pp. 101/110 e dos trabalhos de Wilson Cano, op. cit., e de Wilma P. Costa. Ferrovia e Trabalho Assalariado em São Paulo, mimeo, UNICAMP, 1976, e Flávio Azevedo M. de Saes. As ferrovias de São Paulo 1870/1940. São Paulo, Hucitec, 1981.

41. Morse, op. cit., pp. 228/230.

de rês (42).

As taxas de lucro alcançadas pelo capital investido no ramo ferroviário no Estado parecem ter sido das mais vantajosas. Quase todas as empresas abrem mão das garantias de juros fornecidas pelo governo depois de um período de 5 a 10 anos de funcionamento. Segundo informações de Wilma Costa, a "Inglesa" recompensa regamente seus acionistas tornando-se rapidamente a mais lucrativa empresa britânica na América Latina. A Paulista distribui dividendos médios de 10% durante todo o século XIX. As demais Companhias parecem oferecer taxas entre 7% e 10%. As únicas exceções do sistema são a Ituana e a Sorocabana que necessitam de constante sustentação governamental para o seu funcionamento. (43).

No que diz respeito ao desenvolvimento das relações as salarizadas e a formação do trabalhador assalariado urbano, as ferrovias têm uma grande significação não só no que se relaciona ao seu pioneirismo, como também em termos de peso quantitativo (44).

No início do século, ao nível dos trabalhadores que em

42. Cano, op. cit., p. 246. No interior da literatura especializada, a questão da origem e forma como o capital se estabelece no sistema ferroviário paulista é bastante problemática. Ao nível dos trabalhos consultados, o único investimento direto de capital estrangeiro identificado é o da Inglesa. A maioria das empresas são vistas como empresas nacionais, assumidas pelo capital cafeeiro na forma de empreendimentos familiares, destacando-se então os sobrenomes como Prado, Vergueiro, Ulhoa Cintra, Pacheco Jordão entre outros. No entanto, apesar desta visão os autores são unânimes em apontar para a complexidade desta separação, já que quase todas estas ferrovias são constituídas como tecnologia, equipamentos e muitas vezes até empréstimos ingleses. Por outro lado, nenhum destes autores discute o papel, ou sequer menciona, a atuação do Brazil Railway no complexo ferroviário paulista. Segundo informações fornecidas por Reginald Lloyd, esta companhia se constituía num holding de capital canadense-americano que em 1909 já controlava a Sorocabana e possuía grande parte das ações da Paulista e da Mogiana.

43. op. cit., p. 90.

Com o termo pioneirismo queremos chamar a atenção para o aspecto destacado por Wilma P. Costa de a ferrovia se constituir no primeiro núcleo que emprega trabalho assalariado em grande escala no país.

prega a ferrovia só pode ser comparada a algumas empresas de "serviços públicos" como a Light ou a estrutura portuária. O peso do setor em termos da "estrutura ocupacional" do mercado de trabalho pode ser avaliado se levarmos em conta que em 1910 todas as ferrovias paulistas empregavam 18.501 trabalhadores enquanto a indústria de transformação 24.186. (45).

Na constituição do mercado de trabalho livre no Estado, os ferroviários se constituem nos primeiros núcleos significativos de trabalhadores assalariados. Aglomerando sob a disciplina do trabalho assalariado grandes contingentes de trabalhadores, a ferrovia constitui-se como espaço pioneiro de relacionamento entre capital e trabalho. Nas condições de formação do mercado de trabalho no final do século XIX, a empresa ferroviária impunha-se não somente a arregimentação de braços como também a tarefa de treinamento. Assim as primeiras experiências sistemáticas de qualificação e treinamento da força de trabalho no período Republicano terão sua origem nas ferrovias. Como propõe estudos recentes, é também na ferrovia onde se leva mais à frente a experiência com práticas controladoras do trabalho de cunho "paternalista" tais como: cooperativas, associações beneficentes, auxílio enfermidade, moradia própria, etc. São também as empresas ferroviárias as pioneiras na introdução das práticas racionalizadoras do trabalho. (46).

Embora a ferrovia não faça parte da rede interna de transporte de mercadorias da cidade, seus armazéns e estações são pontos estratégicos para organização da mesma. A estação e o armazém se constituem tanto em polo inicial como terminal da rede interna de abastecimento da cidade. Aí chegam todas as mercadorias

45. Cano, op. cit., p. 126.

46. Aqui nos referimos principalmente ao trabalho de Lilliana R. Petrilli Segnini. Ferrovia e Ferroviários. São Paulo, Cortez Editora, 1982.

procedentes do comércio de importação de Santos e a produção de alimentos vinda das diversas regiões do interior do Estado ou mesmo dos arrabaldes da cidade. Daí partem para o interior as mercadorias da nascente indústria de bens de consumo, bem como, as mais diversas modalidades de encomendas.

A ferrovia e os ferroviários se faziam presentes na cidade de São Paulo através das estações do Norte, da Mooca, Luz, etc. e de seus armazéns, escritórios e oficinas. As empresas que empregavam maior número de trabalhadores na capital eram a Sorocabana, a São Paulo Railway e a Central do Brasil. Em 1927 havia empregados nas diversas seções das ferrovias localizadas na capital mais de 9.000 ferroviários, o que significava em termos numéricos pouco menos que o total de trabalhadores absorvidos pela indústria de alimentos. (47).

A imagem do ferroviário está comumente associada às figuras de trabalhadores qualificados que lidam diretamente com o trem como os maquinistas, condutores, foguistas e guarda-freios. No entanto, embora estes trabalhadores ocupem posições estratégicas no processo de trabalho, a ferrovia enquanto empresa de grande porte possui uma estrutura de divisão do trabalho extremamente complexa. São igualmente ferroviários os qualificados maquinistas e foguistas e os bagageiros e bilheteiros das estações. Estão submetidos à dominação do capital ferroviário e às regras disciplinares da empresa, tanto os torneiros e serralheiros das oficinas como as turmas de jornaleiros de manutenção de linhas e os trabalhadores das estações. Assim, o ferroviário marca sua presença no mercado de trabalho da capital tanto através dos qualificados trabalhadores das oficinas como também pelos trabalhadores braçais dos depósitos e armazéns e os jornaleiros das estações.

47. Recenseamento Operário da Capital, op. cit., p. 31.

O pioneirismo da ferrovia e a mobilidade de seus trabalhadores parece ter levado a constituição dos ferroviários como uma categoria com experiência e vivência acumulada de resistên - cia. Já no início do século, embora vivenciassem condições de tra - balho bastante semelhantes a de outros trabalhadores de grandes empresas, os ferroviários parecem conquistar uma posição de força no interior do mercado. Com nuances segundo as diversas ferrovias, mesmo sendo estreitamente controlados pelas empresas, os ferro - viários souberam utilizar a posição estratégica da ferrovia no processo de acumulação de capitais no período, a seu favor, lo - grando em alguns momentos, manter uma posição de força somente comparável a dos portuários.

Em sua vivência junto aos demais setores de trabalhador da cidade, trabalhando em oficinas com mais de 700 trabalhadores, como trabalhadores de linhas ou como trabalhadores das estações, os ferroviários tinham uma rica e diversificada experiência a so - cializar. Aliás, a mobilidade dos trabalhadores de algumas se - ções da ferrovia possibilitavam a generalização das experiências da capital para Santos e as cidades do interior e destas para a capital.

Transporte de Mercadorias: Carroças e Carroceiros

Nas duas primeiras décadas do século, o transporte de mercadorias no interior do espaço urbano constitui-se como uma área fora da dominação direta do capital. Embora pelo contrato de 1901, a Light tenha assumido também o compromisso de colocar no tráfego carros suficientes para realização do serviço de trans - porte de mercadorias na cidade, a participação da companhia no de - sempenho de tais serviços seria sempre marginal. Para que se pos - sa avaliar o peso do serviço de carga no quadro das atividades da companhia basta dizer que em 1905 dos 130 existentes no tráfego

apenas 15 eram destinados ao transporte de mercadorias e cargas em geral. (48).

A quase totalidade do serviço de transporte de mercadorias na cidade de São Paulo era realizada por carroceiros independentes utilizando desde carroças de mão, carretões até carros de eixo móvel ou carros de boi. No início do século, dos 5.934 veículos matriculados na Prefeitura de São Paulo, cerca de 5.200 eram carroças e carroções de diversos tipos destinados ao transporte de mercadorias, enquanto em 1919 do total de 15.000 veículos, 7.570 eram carroças. (49). Embora de forma decrescente, a carroça manteria sua importância na rede de transporte urbano até o final da Primeira República, pois em 1927 ainda são registrados na prefeitura 15.000 trabalhadores sob a matrícula de carroceiros ou ajudantes de carroceiros. (50).

Era por meio das carroças que se fazia o grosso dos serviços de abastecimento da cidade. Os carroceiros transportavam desde carne verde do matadouro para os diversos pontos de distribuição, hortaliças para os mercados livres, encomendas para os diversos estabelecimentos comerciais, pão e leite para os consumidores, tijolo, terra e madeira para as construções, até o lixo para os depósitos municipais. Conforme atestam os relatos das autoridades municipais e da grande imprensa, os movimentos grevistas dos carroceiros e carregadores colocavam em crise todo o sistema de abastecimento da cidade. (51).

48. Stiel, p. 182/186.

49. Ver os Relatórios do Prefeito relativos aos anos de 1903, p. 8 e 1919, p. 21.

50. Recenseamento Operário da Capital, op. cit., p. 33.

51. Ver especialmente os relatos das greves de 1903 Correio Paulistano de julho/1903 e a participação destes trabalhadores na greve generalizada de 1907.

O estabelecimento dos carroceiros, ajudantes de carroceiros e carregadores como profissionais independentes no mercado, tornava-se possível devido aos baixos custos que representavam a construção de uma carroça. Conseguir madeira para a construção de uma carroça de mão ou uma parrelha de bois para equipá-la era condição necessária e suficiente para que um trabalhador se estabelecesse no mercado como carroceiro. Durante o período estudado identificamos uma única empresa - A Express do Brás - que atuava no ramo de transporte de mercadorias utilizando carroças.

Assim, durante as décadas iniciais de formação da cidade a quase totalidade deste espaço ocupado pelos carroceiros continuou como uma área de insubordinação ao capital. Af, os trabalhadores despossuídos do mercado parecem ter encontrado um espaço possível de resistência à venda de sua força de trabalho ao capital ou simplesmente um espaço alternativo de garantia de sua sobrevivência. Aliás, não é por mero acaso que os carroceiros e carregadores são considerados pelas autoridades e, em certa medida, pela "opinião pública" como profissionais perigosos. Entre as poucas estatísticas criminais presentes nos relatórios dos chefes de polícia que relacionam profissão e crime, os carroceiros junto com os pedreiros e padeiros estão entre os trabalhadores claramente identificados, já que os demais são agrupados sob o rótulo de jornaleiros. (52). Pontualmente, tanto os relatórios oficiais como a grande imprensa registram a presença dos carroceiros em arruaças de ruas e quebra-quebras. Suas greves são sempre consideradas movimentos violentos. Pela ótica da construção de práticas de resistência, torna-se importante ressaltar que assim como no caso dos ferroviários, a mobilidade física

52. Ver os Relatórios do Chefe de Polícia relativos aos anos de 1896 e 1902.

destes trabalhadores na cidade aliada a sua independência parecem ter transformado os carregadores em verdadeiros elos na rede cotidiana de comunicação e generalização da experiência dos trabalhadores urbanos.

Comércio

Pela sua variedade e dispersão, o comércio varejista talvez seja a atividade do setor de serviços mais problemática de ser caracterizada. Tomando como base as estatísticas de impostos da prefeitura, constatamos que o comércio a retalho estrutura-se através de uma infinidade de estabelecimentos destinados aos mais variados fins. (53). Em termos numéricos avultam os estabelecimentos de venda de gêneros alimentícios: açougues, quitandas, secos e molhados, padarias, confeitarias e pastelarias. São também numerosas as drogarias e farmácias, armarinhos, lojas de fazenda, louças, ferragens, etc. Na maioria das vezes, as lojas vendiam uma gama bastante variada de itens combinando armarinho, ferragens, louças, etc. Na zona central da cidade na Sê concentram-se as lojas, confeitarias e estabelecimentos mais tradiccionais e elegantes.

Em sua grande maioria, estas lojas parecem se constituir como pequenos estabelecimentos familiares que empregam um número bastante reduzido de trabalhadores assalariados. Os caixeiros, como eram conhecidos, ou simplesmente "caixeirinhos", na referência ao trabalho de adolescentes, desempenhavam as mais variadas funções sendo responsáveis por tarefas que iam desde o atendimento de balcão, cuidado dos gêneros, limpeza do estabele-

53. Ver "tabelas de estatísticas de arrecadação de impostos de indústrias, profissões e comércio" nos Relatórios do Prefeito da Capital. No que diz respeito à caracterização do comércio varejista torna-se importante ressaltar que em nosso trabalho não adentramos no universo dos ambulantes que são responsáveis no período por parte significativa do sistema de distribuição de mercadorias na cidade.

cimento até a comum entrega à domicílio.

Devido ao fato de que os bares, cafês, restaurantes, pensões, hospedarias e hotéis, também são classificados como estabelecimentos comerciais, sob o rótulo estatístico de empregados do comércio estão também agregados, além dos caixeiros, trabalhadores tais como: garçons, cozinheiros, copeiros e padeiros. Nesta direção torna-se importante destacar que embora enfrentando condições gerais de mercado bastante próximas aos caixeiros, os trabalhadores em bares e cafês e, principalmente os garçons, parecem ter tido experiência cotidiana de trabalho bastante diferenciada dos trabalhadores do comércio em geral.

Mesmo dispersos em inúmeras unidades de trabalho, os comerciários tinham um peso bastante significativo na composição do mercado de trabalho urbano. Segundo o Diretor da Repartição de Estatística, em 1894 "a classe comercial é das mais numerosas e importantes da cidade", perfazendo um total de 9.386 trabalhadores, então o comércio era responsável por mais de 17% do total de empregos oferecidos na capital. (54). O Censo de 1920 indica que mesmo decrescente, então os comerciários mantinham uma participação no mercado de mais de 5% da população economicamente ativa. (55).

No interior da literatura sobre o trabalhador assalariado urbano na Primeira República o comerciário tem permanecido ou como personagem ausente ou sido identificado como um estrato diferenciado e privilegiado. Na maioria das vezes as formulações sobre a categoria são inferidas da análise das práticas das gran

54. In Relatório apresentado ao Secretário dos Negócios do Interior do Estado de São Paulo pelo Diretor da Repartição da Estatística e Archivo, Rio, Typografia Lenzinger, 1894, p. 84.

55. Dados foram calculados a partir de Synopse do Recenseamento de 1920, p. 174/175.

des e poderosas associações de empregados de comércio. O fato dos comerciários não serem "trabalhadores manuais" e, aparecerem nos relatos como trabalhadores bem vestidos - o que era uma exigência da profissão conforme denúncias do memorial apresentado pela categoria em 1918 - tem ofuscado o estudo das condições concretas de trabalho vivenciadas pela categoria. (56).

Ao contrário do que permitem supor estas formulações, os comerciários, sob alguns aspectos parecem ter enfrentado condições de trabalho mais violentas que parte significativa dos trabalhadores urbanos no período. Devido ao fato de seus horários de trabalho coincidirem com o horário de funcionamento dos estabelecimentos, a categoria enfrentou as jornadas mais extensas do período. Dispersos em pequenas unidades, composta em sua maioria por adolescentes, percebendo baixos salários e muitas vezes trabalhando quase como agregado, nas condições de abundância de braços no mercado, o comerciário - a não ser por certos profissionais como garçons e cozinheiros - era um trabalhador facilmente substituível.

56. In: O Estado de São Paulo 17/08/1918, p. 3.

C A P Í T U L O 2

OS TRABALHADORES EM SERVIÇOS: DOMINAÇÃO E RESISTÊNCIA.

A presença e a importância dos trabalhadores do setor de serviços no interior da luta política do proletariado urbano nas primeiras décadas deste século era um dado incontestável para todos os protagonistas do embate. Óbvio para a contemporaneidade seria afirmar que estes trabalhadores se consideravam e eram considerados como parte integrante da classe trabalhadora.

Não só com relação a sua presença no cenário político, mas também no que dizia respeito aos seus interesses classistas, os trabalhadores em serviços são tratados por fontes de origem bastante diversas de forma indiferenciada aos operários fabris. Em jornais da imprensa operária, tais como A Voz do Trabalhador, Novo Rumo, A Plebe, A Luta Proletária, entre outros, que tinham a intenção de se dirigir à totalidade da classe, eram constantes os apelos organizativos a esses trabalhadores tanto quanto aos têxteis, gráficos, sapateiros, etc. (1). No entanto são as expressões usadas pela grande imprensa tais como obreiros urbanos, classes proletárias, operários das ferrovias, dos telefones ou da limpeza pública, quando se referiam a estes trabalhadores que melhor atestam esta indiferenciação. Mesmo no interior de fontes oficiais diversas pesquisadas para o período, tais como os Relatórios de Chefe de Polícia e Boletins do Departamento Estadual do Trabalho, o tratamento dado às categorias do setor de serviços continua indistinto daquele fornecido aos trabalhadores fabris. Mesmo se ultrapassarmos as duas primeiras décadas deste século, quando já embrionariamente a construção das estatísticas buscam maior "precisão", temos que o Recenseamento Operário da Capital, realizado pela Delegacia de Ordem Política e Social em 1927, abrange todos os trabalhadores urbanos sejam eles

1. A Voz do Trabalhador, órgão semanal da Confederação Operária Brasileira, Rio de Janeiro 1908/1915; Novo Rumo, jornal anarcossindicalista de publicação quinzenal, Rio de Janeiro 1906 / 1907; A Plebe, São Paulo, 1917; A Luta Proletária, órgão da Federação Operária do Estado de São Paulo, São Paulo 1906 / 1908.

tecelões, garçons, ferroviários, vidreiros, sapateiros ou cocheiros. (2).

Ao contrário do que o silêncio da historiografia sobre os trabalhadores assalariados urbanos parece indicar, principalmente nas primeiras décadas deste século em São Paulo, os trabalhadores em serviços tiveram participação e expressão significativa no interior do movimento do proletariado urbano. Assim, mesmo sem a intenção de transformar os trabalhadores em serviços em setores de ponta e/ou vanguarda do movimento operário no período, é preciso indicar a presença destes trabalhadores no interior do movimento e discutir o peso de sua experiência na definição dos rumos, formas de controle e caráter daquela luta. Se não queremos partir para a eleição abstrata de setores de ponta e/ou vanguardas do movimento sejam eles têxteis, gráficos ou trabalhadores em serviços torna-se necessário trabalhar com outras determinações além da inserção na produção. Por outro lado, a identificação de determinados setores do proletariado enquanto os mais mobilizados deve ser relativizada também por dados sobre a própria constituição do mercado de trabalho urbano no período e sobre o peso relativo destes setores na sua composição.

Ainda nesta direção, torna-se importante destacar que quando evidenciamos o silêncio da literatura sobre os trabalhadores em serviços não estamos preocupados com questões relativas a

2. "Recenseamento Operário da Capital". In: Boletim do Departamento Estadual do Trabalho. São Paulo, Ano XVI, nº 58, 1927, pp. 29/39. É importante ressaltar que com esta argumentação não estamos querendo colocar toda a ênfase de nossa problemática na discussão sobre a definição funcional ou produtiva destes trabalhadores. No entanto, em nosso entender, torna-se necessário indagar sobre o significado do tratamento diferenciado que os trabalhadores urbanos passam a ter nas fontes primárias - fato que parece ocorrer num primeiro momento ao nível das fontes estatísticas gerais tais como Censos e anuários - no período pós-30. Neste sentido sim, buscamos discutir e indagar sobre as implicações da incorporação acrítica desta diferenciação em parte significativa das análises recentes sobre o proletariado urbano.

"exatidão da informação histórica". Da mesma forma, não estamos nos propondo a estudar os trabalhadores em serviços como "a parte que falta" e que portanto seria complementar ao estudo do operariado fabril no que diz respeito a composição da classe neste momento histórico. Antes, a preocupação central que nos anima é a de recuperar a experiência de luta destes trabalhadores como um momento da constituição da classe. Neste caminho buscaremos trabalhar com a perspectiva proposta por Thompson de que:

"Las clases acaecem al vivir los hombres y las mujeres sus relaciones de producción y al experimentar sus situaciones determinantes, dentro del conjunto de relaciones sociales, con una cultura y unas expectativas heredadas, y al modelar estas experiencias en formas culturales. De modo que, al final, ningún modelo puede proporcionarnos lo que debe ser la "verdadera" formación de clase en una determinada "etapa" del proceso. Ninguna formación de clase propiamente dicha de la historia es más verdadera o más real que otra, y clase se define a sí misma en su efectivo acontecer. (3).

OS TRABALHADORES EM SERVIÇOS E O MOVIMENTO

De maneira geral, no período da Primeira República, as greves e o movimento associativo dos trabalhadores em serviços desenvolvem-se no mesmo ritmo que o movimento dos trabalhadores de outras categorias profissionais. Na verdade, nos levantamentos de greves realizados para o período, categorias profissionais tais como os ferroviários e trabalhadores em transportes urbanos aparecem em evidência já na última década do século XIX.(4).

3. THOMPSON, Edward P. "La Sociedad Inglesa del siglo XVII: Lucha de clases sin clases?" in Tradición, Revuelta y Conciencia de Clase. Editorial Critica, Barcelona, 1979, pp. 38/39.
4. Nosso trabalho de levantamento dos movimentos grevistas do setor, que não é nem se pretende exaustivo, teve como referências iniciais os levantamentos realizados principalmente pelos trabalhos de Azis Simão, Sindicato e Estado, São Paulo, Dominus Editora, 1966; Bôris Fausto, Trabalho Urbano e Conflito Social, São Paulo, DIFEL, 1976; e, Paula Beilgueman, Os Companheiros de São Paulo, São Paulo, Ed. Símbolo, 1977. No levantamento de greves realizado no trabalho de Azis para a Capital, no período 1888/1900, entre as 12 greves identificadas, 7 foram realizadas no setor de transportes urbanos, 1 pelos ferroviários e 1 no setor de serviços e obras públicas, op.cit.p.143.

Após a proclamação da República, a primeira greve ocorrida na cidade de São Paulo, noticiada pela grande imprensa, foi a dos cocheiros realizada no final de 1889. Embora outras paralisações devam ter ocorrido no período imediato, o artigo d' A Provincia de São Paulo desenvolve uma breve discussão sobre o caráter das greves e o direito de greve, tomando como exemplos apenas essa greve a dos carroceiros e carregadores ocorrida em Santos. (5).

Até a primeira conjuntura de pique do movimento operário na Primeira República - os anos 1906/1908 - mesmo não se igualando aos têxteis, os trabalhadores de setores tais como transporte urbano, ferrovias, serviços e obras públicas tiveram grau significativo de mobilização.

A jornada de 8 horas, uma das demandas básicas da pauta geral de reivindicações dos trabalhadores assalariados urbanos no período, afirmada e reafirmada nas greves generalizadas de 1907, 1917 e 1919 - seria assumida pela primeira vez no interior da greve dos ferroviários da Paulista de 1906. (6). Na greve generalizada pela jornada de 8 horas de 1907, ao lado dos metalúrgicos, têxteis e outras categorias aderem os trabalhadores da limpeza pública, cozinheiros, criados e garçons de hotéis, carregadores, padeiros, trabalhadores da Repartição de Águas e Esgoto. Embora puxada pela Federação Operária a tentativa de parar trabalhadores da Light e da Companhia de Gás fracassou. Apesar disso, a simples leitura da grande imprensa evidencia a importância da paralisação de diversos serviços urbanos para

5. In: "A Parede dos Cocheiros". A Provincia de São Paulo, SP, 28/11/1889, p.1.

6. Aliás, o estudo dos ferroviários e principalmente da greve de 1906 constituem exceção ao silêncio da literatura sobre os trabalhadores em serviços. A greve de 1906, além de ser citada pela maioria dos trabalhos sobre o período foi objeto de estudo mais detalhado nos trabalhos de Boris Fausto, op. cit. e Giusepyna Sferra, Anarquistas e Anarco Sindicalistas na Imprensa Operária do Brasil, 1906/1907, mimeo, Piracicaba, 1982.

a generalização da greve na cidade. (7).

Nos estudos sobre o movimento operário na Primeira República, os anos 1908/1916 ainda permanecem bastante obscuros. O período de 1909/1912 é considerado como um momento de depressão, cuja momentânea recuperação se dá com a greve de 1912 e com o congresso de 1913. A crise econômica de 1913/1916 explicaria a sua quase imediata desmobilização. Sem dúvida, esta visão quase impressionista sobre o período - assim assumida pelos próprios autores - parece resultar do caminho de pesquisa trilhado pelos estudos sobre o movimento, e por nós assumido nesta parte introdutória do capítulo - o privilegiamento dos momentos de grandes manifestações grevistas. Neste contexto, torna-se bastante problemático discutir de forma global a movimentação dos trabalhadores em serviços ou mesmo dos trabalhadores fabris. No decorrer deste período identificamos a ocorrência de greves esparsas das diversas categorias do setor de serviços cujo significado buscaremos discutir ao longo do capítulo. No entanto, outra dimensão da luta, neste momento específico, diz respeito às formas diferenciadas de resistência que o movimento engendra. Sem dúvida, os trabalhadores em serviços, como a maioria das outras categorias, foram afetados pela crise de carestia e desemprego dos anos 1913/1914 e durante este período é de se imaginar que vivenciaram as formas de resistência que o movimento assumiu tais como os movimentos contra a carestia que então se constituíram em diversos bairros da capital.

A greve geral de 1917 traz novamente ao movimento os trabalhadores em serviços. Como em outras áreas da atividade econômica da cidade de São Paulo a paralização do setor durante alguns dias de julho é quase total. Ademais ao movimento categor-

7. Para o estudo da participação destes setores na greve de 1907 ver Correio Paulistano e O Estado de São Paulo no mes de maio de 1907.

rias tais como trabalhadores da Companhia Telephonica e da Repartição de Águas e Esgotos, chauffeurs, ferroviários da inglesa e da Sorocabana, caixeiros, padeiros, etc. Importante na greve seria a paralização dos gasistas e dos motorneiros e condutores da Light, pois seria a adesão final destes trabalhadores que caracterizaria a greve geral parализando totalmente a cidade. No processo grevista, estes trabalhadores assumem todas as reivindicações gerais do movimento e obedecem ao comando unificado do Comitê de Defesa Proletária, colocando, é claro, como todas as demais categorias suas demandas específicas. (8).

De forma diferenciada e com graus diversos de mobilização, carregando por vezes demandas específicas de suas categorias profissionais, os trabalhadores do setor de serviços continuaram presentes no movimento até o ano limite de nossa pesquisa. Neste período, inclusive, registraram-se greves em dois ramos do setor. A greve dos padeiros pelo descanso semanal em 1919, envolvendo 5 mil trabalhadores, e a da limpeza pública em 1920. Destacam-se, também, como trabalhadores combativos no interior do movimento geral da classe, principalmente no que diz respeito a luta pelo direito de associação, os ferroviários da São Paulo Railway. (9).

No interior dos estudos sobre o assalariado urbano no período, e principalmente sobre o seu movimento, tem sido possível e necessário traçar linhas gerais estabelecendo conjunturas de ascenso e descenso, identificando categorias em evidência e

8. A greve de 1917 foi acompanhada principalmente pelo Correio Paulistano e em parte no Combate. Nos foi de muita valia também a tese de Yara Aun Khoury As greves de 1917 em São Paulo e o Processo de Organização Proletária, São Paulo, 1978.
9. O acompanhamento da greve dos padeiros pode ser feito através do Correio Paulistano no período de 25/1 a 5/2. Para a limpeza pública ver o Combate no final de fevereiro de 1920. No trabalho de Yara Khoury, já citado, torna-se possível identificar os ferroviários da inglesa no interior da greve de 1917 e no período imediato como um dos contingentes de trabalhadores mais combativos na luta pela garantia do direito de livre associação "conquistado" em 1917.

correntes ideológicas predominantes. No entanto, como colocado anteriormente, nem para a discussão sobre a formação do proletariado urbano como um todo, ou para a formação do operariado fabril e mesmo aquela relativa aos trabalhadores em serviços, este nível de investigação e discussão tem-se mostrado suficiente.

Embora seja correto afirmar a participação de todo o setor de serviços no movimento geral dos trabalhadores urbanos, faz-se necessário distinguir cores e matizes, identificar momentos e diferenciar as práticas das diversas categorias no interior do setor.

Além da inserção geral no processo produtivo, as condições de luta e organização, as relações no interior do processo de trabalho, a natureza e o grau de relações com o público e com as diversas agências governamentais são algumas das determinações concretas que fizeram com que ferroviários, caixeiros, telefonistas ou motorneiros estivessem submetidos a formas diferenciadas de controle e dessem a estas práticas de controle repostas de resistência ou acomodação também diferenciadas.

Enquanto os ferroviários notabilizam-se por seu grau de mobilização e participação no movimento é extremamente difícil mesmo localizar as esparsas greves realizadas pelos gasistas.

Quando falamos no setor de transportes urbanos como um setor combativo - assim classificado pela literatura - estamos nos referindo muito mais a cocheiros, carregadores e carroceiros, em sua maioria trabalhadores "independentes". Parte significativa dos trabalhadores alocados no setor, os condutores e motorneiros da poderosa Light que detém a exclusividade do principal meio de transporte de passageiros no período do bonde - têm uma participa-

ção muito mais acanhada no interior do movimento.

A dispersão das unidades do comércio, o número reduzido de empregados de cada estabelecimento em parte nos ajudam a explicar a dificuldade de organização dos caixeiros e comerciantes em geral, porém pouco nos diz sobre a combatividade dos patrões e dos empregados em cafés, bares, hotéis e anexos.

Na verdade, com a descrição geral da mobilização dos trabalhadores em serviços urbanos buscamos tão somente estabelecer nosso ponto de partida, qual seja: o de que neste momento inicial de formação da classe, os trabalhadores em serviços, ao lado do operariado fabril, e no interior do movimento geral do proletariado vivenciam a experiência da dominação capitalista e estão sujeitos às práticas de controle burguesas, que buscam submetê-los a disciplina do mercado, resistem e lutam contra esta dominação.

Não obstante, assim como a inserção no processo de produção, se tomada como determinação isolada, pouco nos diz sobre o caráter proletário, revolucionário ou reacionário da prática política de determinada categoria, a mera participação no movimento pouco nos diz sobre o conteúdo da resistência destes trabalhadores.

A EXPERIÊNCIA DA DOMINAÇÃO E DA RESISTÊNCIA

O período da Primeira República, principalmente os anos finais do século XIX e a primeira década deste século, revelar-se como um campo extremamente fértil para o estudo da constituição das práticas de dominação e resistência pela própria fluidez de seus contornos. A novidade da vivência na cidade e da situação do mercado de trabalho urbano recolocam a questão da dominação para

todos os protagonistas do embate. Para as classes dominantes coloca-se a necessidade de pensar, propor, organizar e experimentar estratégias que lhe possibilitem a "gerência" e o controle de homens despossuídos, aglomerados pelo mercado de trabalho urbano em uma nova situação de vida e trabalho. Neste processo são engendradas as primeiras agências do poder municipal e estadual que se responsabilizariam pelas mais variadas dimensões do processo de produção e reprodução do capital e do trabalho neste novo espaço social. Aos trabalhadores despossuídos impõe-se uma nova situação de subordinação ao trabalho assalariado, onde as alternativas de sobrevivência e resistência se colocam de forma diferenciada.

Torna-se importante ressaltar que com esta argumentação não estamos postulando a forma clássica de análise sobre o papel do desenvolvimento urbano no capitalismo que supõe as noções de contradição e revolução burguesa. No entanto, mesmo reconhecendo que a urbanização no Brasil se dá no interior de um processo já em curso de desenvolvimento do capitalismo, onde não cabe a noção de contradição entre a cidade e o campo, e que multos dos trabalhadores imigrantes que enfrentam o assalariamento nas cidades já tem uma experiência anterior em seus países de origem, julgamos importante trabalhar com uma perspectiva que pense o urbano como um espaço diferenciado da constituição da luta de classes. (10).

10. Neste sentido, discordamos das formulações que se propõe entender o processo de evolução urbana de São Paulo através do acompanhamento de suas "funções históricas" desde aglomerado colonial, centro burocrático do capitalismo comercial até a de grande metrópole capitalista. De forma diferenciada, formulações desta natureza estão presentes em trabalhos como o de Richard Morse, A Formação Histórica de São Paulo, - DIFEL, São Paulo, 1970; e o de Francisco de Oliveira "O Estado e o Urbano no Brasil" in Espaço e Debates, Cortez Editora, São Paulo, Ano II, jun/set de 1982. Nesta direção é preciso ressaltar que o número de estudos que problematizam a questão urbana no Brasil, no que diz respeito a constituição histórica das cidades, é bastante reduzido. A maioria das fontes para o estudo da questão ainda continua sendo os diversos relatos de viajantes.

Os conflitos e reivindicações advindos de problemas de horários de trabalho, acidentes, multas, rigor das normas que regulam o mercado e o processo de trabalho são uma constante no processo de luta dos trabalhadores assalariados na Primeira República. A historiografia sobre a temática tem sido quase unânime em considerar que o mercado e o processo de trabalho constitui-se então como uma área fora do alcance da intervenção estatal, afeita diretamente ao controle do capitalista individual.

A ausência de uma legislação social reguladora do contrato de trabalho tornou-se argumento clássico às formulações de que a questão operária era meramente uma questão de polícia ou a interpretação do período como a do domínio da ortodoxia liberal. A emergência de leis reguladoras das condições de compra e venda e uso da força de trabalho no decorrer da década de 20 ou sua completa formalização no pós-30 indicariam os caminhos de ruptura entre uma ordem liberal e outra intervencionista e corporativa. Em certa medida, como aponta Werneck Vianna, com diferentes pressupostos e trilhando caminhos diferenciados, a maioria dos trabalhos que buscam discutir as relações Estado-classes neste período centram seus esforços exclusivos na "leitura da legislação trabalhista". (11).

Com a intenção de contribuir para a problematização da questão sobre a relação Estado/Classes, neste período de nossa história, buscaremos explorar um caminho um pouco diferenciado, tentando surpreender momentos da constituição da prática e

11. VIANA, L. Werneck. Liberalismo e sindicato no Brasil. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978, p. 33. É necessário indicar que o próprio Werneck Vianna quando se propõe periodizar o movimento operário e analisar os períodos anteriores a 30 recai no mesmo caminho.

da experiência das diversas instâncias do poder estatal com relação as condições de compra, venda e uso da força de trabalho.

Da mesma forma muito sobre a natureza desta experiência, as direções da luta, como também sobre as condições de subordinação e controle a que estavam submetidos nos são expressas pelos trabalhadores através da luta reivindicatória. A jornada de 8 horas, salários dignos, tratamento respeitosos por parte das chefias, regulamentação do trabalho da mulher e do menor, descanso semanal, bem como melhores condições de higiene e saúde, habitação e alimentação são reivindicações de todo o proletariado, assumidas pelos trabalhadores em serviços no interior do movimento. Este elenco de reivindicações tem sido discutido pela historiografia e sem dúvida expressam as condições gerais de exploração a que então e encontravam sujeitos os trabalhadores nas cidades. Nesta mesma direção, a historiografia tem destacado como determinações constitutivas das relações de dominação no período a forte repressão policial ao movimento operário, a inexistência de uma legislação reguladora do processo de trabalho, bem como a permanente insegurança no emprego advinda das condições de abundância de braços no mercado.

Neste caminho, sem a preocupação do acompanhamento linear, e, procurando explorar as possibilidades oferecidas pelo estudo específico do setor de serviços para a temática da dominação e da resistência, buscaremos identificar e discutir seja a elaboração diferenciada de algumas destas reivindicações pelos trabalhadores em serviços, a colocação de demandas e estratégias específicas no interior da luta bem como os caminhos de constituição das práticas de controle e resistência engendradas neste processo.

O trabalho não tem fim: A jornada de trabalho e o descanso semanal.

A semana inglesa e a jornada de 8 horas são reivindicações assumidas pelos trabalhadores em serviços no interior do movimento geral dos trabalhadores. Porém, para muitas das categorias e trabalhadores do setor a questão tanto da jornada como da semana de trabalho e do descanso semanal colocam-se de forma bastante diferenciada.

Aqui ganha relevância o fato de que estes trabalhadores sejam produtores de serviços - quer sejam estes destinados ao público em geral ou ao capital - cuja interrupção mostra bem mais problemática do que na produção de produtos - mercadorias . (12). O estabelecimento de horários de trabalho, a determinação das escalas de interrupção da produção de setores fabris, em sua maioria, não afetam de imediato nem o desempenho das outras áreas produtivas nem o funcionamento geral da cidade. Os horários de funcionamento dos transportes, dos estabelecimentos comerciais, das ferrovias, por outro lado, afetam diretamente estes dois setores, constituindo-se nesta medida em áreas de responsabilidade do poder público.

No interior do setor de serviços, a luta pelo dia de 8 horas é claramente assumida pelos trabalhadores da limpeza pública, telefones, água e esgoto e pelos ferroviários. Embora no final do período estudado estes trabalhadores ainda enfrentem jornadas de 9 a 10 horas, jornadas estas muitas vezes estabelecidas nos próprios contratos de concessão dos serviços pela prefeitura - a luta pela jornada de 8 horas é por eles claramente

12. Aqui usamos a expressão produto-mercadoria para distinguir o produto fabril do serviço-mercadoria.

assumida. Em 1920, os operários da limpeza pública, então já operários do Estado, após um período de greve de toda a categoria, conseguem que o prefeito aprove a jornada de 8 horas. (13).

O mesmo não acontece com trabalhadores como padeiros, caixeiros, chauffeurs, trabalhadores em serviços hoteleiros, bares e cafês que desde a greve de 1907 assumem, diferentemente do movimento geral, pleitear uma jornada de 10 horas. (14). Na verdade estes são setores mais atingidos no que diz respeito à constituição dos serviços urbanos e o estabelecimento de horários de funcionamento dos mesmos. O resultado é que ainda em 1922 encontramos denúncias na imprensa operária da existência no setor de bares e anexos de jornadas de 12, 14 ou até 16 horas. (15).

No decorrer dos períodos posteriores, as questões referentes ao funcionamento ininterrupto dos serviços encontrariam por parte dos trabalhadores novas soluções concretizadas nas lutas pelo estabelecimento de turnos de 8 horas de trabalho, pagamento suplementar para hora-extra e adicional noturno. Durante este período, no entanto, estas ambiguidades parecem ser incorporadas no interior das próprias demandas dos trabalhadores. Assim, já no avançado de 1923, a combativa União dos Empregados em Cafês envia memorial ao patronato reivindicando a jornada de 9 hrs. para a categoria. (16).

-
13. Os dados relativos a jornada dos trabalhadores do setor foram colhidos principalmente nos Relatórios do Prefeito e na imprensa operária. Para a conquista das 8 horas pelos trabalhadores da limpeza pública ver o Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1919, pp. 302/303.
 14. In Correio Paulistano, 18/5/1907, p.4.
 15. A Voz da União, nº 4, 1/7/1922, p.3.
 16. Seria de se esperar, devido as próprias características do setor, que as reivindicações tais como estabelecimento de turnos de trabalho, pagamento suplementar para horas-extras e adicional noturno, fossem uma constante nos movimentos destes trabalhadores. No entanto, no interior de nossa pesquisa, a primeira vez que encontramos tais reivindicações claramente formuladas foi na já citada greve de 1920 realizada pelo pessoal da limpeza pública. O memorial dos trabalhadores em cafês e anexo é citado no "A Voz da União", nº 13, 1/4/1923, p.3.

Mais nitidamente para os caixeiros do comércio varejista, mas também em certa medida para os trabalhadores em bares, hotéis e similares, a reivindicação quanto ao limite da jornada de trabalho esbarram e se confundem com a própria questão do horário de funcionamento destes estabelecimentos. Daí para estes trabalhadores a palavra de ordem básica na questão da limitação da jornada ser a do "fechamento das portas" do comércio e/ou regulamentação do horário de funcionamento dos estabelecimentos que atendem diretamente ao público. Nesta medida, estes trabalhadores desenvolverão sua luta não somente frente ao patronato, mas principalmente frente ao Estado, já que eram os regulamentos da Prefeitura quanto ao horário de funcionamento destes estabelecimentos que em última instância regulavam suas jornadas de trabalho. Os conflitos com o patronato e a visão do poder do Estado de regulamentar e fiscalizar o funcionamento dos estabelecimentos fazem com que no interior do movimento, as diversas associações profissionais e/ou sindicais, principalmente as dos comerciários, oscilem ora entre uma postura combativa que identifica o patrão e o governo, ora reformista quando ao último pede o "favor" da proteção contra o patronato. (17).

A mesma ambiguidade que então se colocava no que diz respeito à separação entre a jornada de trabalho dos empregados e o horário de funcionamento de determinados estabelecimentos, apresentava-se com relação ao descanso semanal versus descanso dominical. Embora seja fácil perceber as dificuldades colocadas para a interrupção dominical de serviços como transportes urba-

17. Durante o período, embora haja tentativas esparsas de organização independente dos comerciários, a voz que predomina é a das grandes associações comerciais. Tanto em São Paulo como na então capital federal estas associações parecem ter tido relativa influência no sistema político tradicional desenvolvendo uma prática de colaboração e de troca de favores. É importante ressaltar, no entanto, que em nenhum momento estas associações parecem ter logrado um envolvimento real da categoria.

nos, padarias, bares, hotéis, etc. devido a sobreposição do horário de trabalho ao horário de fornecimento dos serviços, a questão permanece obscura mesmo no interior do movimento. As diversas categorias em certas ocasiões, pleiteiam o descanso semanal, em outras o descanso dominical. Esta dubiedade permanece na luta até o final da segunda década quando vemos os padeiros de Santos conseguirem o descanso semanal e a greve setorial dos padeiros de 1919 - envolvendo mais de 5 mil trabalhadores tendo como reivindicação central o descanso dominical, demanda e esta que parece ter sido revista pela própria categoria em períodos posteriores (18). Grande parte das categorias estudadas permanecem sem o descanso semanal até o final da segunda década. Sintomaticamente, a Federação Operária de São Paulo em 1919 tornará explícita na pauta de reivindicações a extensão do descanso semanal também aos trabalhadores do comércio e do transporte. (19).

No interior da luta pela limitação da jornada e da semana de trabalho, sem maquiavelismos predeterminados, o argumento da necessidade de continuidade dos serviços parece ter se constituído em poderosa arma do patronato frente as demandas dos trabalhadores do setor. Torna-se importante salientar que ganhos destes trabalhadores com relação a estas reivindicações, no interior de paralizações gerais do proletariado, são muito mais "justificadamente" desassumidas pelo patronato, com anuência das agências governamentais, na medida em que a argumentação era construída a partir da noção da continuidade dos serviços e da essencialidade do setor para a comunidade. (20). Aliás, as próprias agências governamentais assim incorporam e propõem a questão da jornada com relação aos seus próprios operários, como pode ser per

18. In Correio Paulistano, de 25/1 a 5/2/1919 e A Voz da União, nº 11, 1/2/1923.

19. In O Estado de São Paulo, 27/1/1919, citado em Azis Simão, op. cit. p. 75.

cebido pela seguinte colocação feita pelo Departamento Estadual do Trabalho sobre a jornada dos trabalhadores da Repartição de Águas e Esgotos:

"O número de horas de trabalho varia de 8, para os que trabalham nas oficinas, a 10, para os trabalhadores ocupados em serviços externos. Os guardas, chauffeurs, cocheiros, telefonistas, manobristas, etc., não tem, nem é possível ter, tempo fixo de trabalho." (21).

CHEGA DE REGULAMENTOS: O CONTROLE NO SERVIÇO.

Dentre as reivindicações dos trabalhadores em serviços destacam-se as referentes à abolição de normas e regras internas ao processo de trabalho. Além do regulamento interno das empresas, o processo de trabalho destas categorias, que muitas vezes se desenvolve em espaços abertos da cidade, portanto espaços públicos, estava sujeito ao controle instituído por regulamentos e posturas que emanavam das várias instâncias governamentais, principalmente do poder municipal. No movimento dos trabalhadores do setor, seja nos períodos de greve, seja através de memoriais das organizações sindicais, são constantes as demandas feitas diretamente a prefeitura.

O controle sobre as condições de trabalho, bem como as estratégias experimentadas pelas instâncias do poder governamental para produzir e reproduzir este controle, embora exercidas sobre a grande maioria dos trabalhadores em serviços, se expressam de forma mais explícita em seu relacionamento com trabalha-

-
20. A construção desta argumentação, embora não claramente explicitada nesta ou naquela fala, permeia o discurso patronal no período. Com respeito a jornada de trabalho este processo pode ser acompanhado mais de perto na greve pelas 8 horas de 1907.
21. "Pessoal operário ocupado pelo Estado de São Paulo" in Boletim do Departamento Estadual do Trabalho. Ano 1, n.ºs. 1 e 2, São Paulo, 1912, p. III.

dores "autônomos".

Como já exposto, durante as duas primeiras décadas deste século várias atividades e serviços necessários ao funcionamento da cidade tais como grande parte do transporte de mercadorias no interior ao espaço urbano, pequena parte do transporte de passageiros e parte significativa do comércio varejista é realizado por trabalhadores independentes.

Aqui, a inexistência do relacionamento com uma empresa a qual fiscalize e cobre a execução dos serviços levou ao estabelecimento de uma relação direta de controle destes trabalhadores pelas agências governamentais. Para estes trabalhadores, este controle concretizava-se nas múltiplas leis, regulamentos e posturas municipais e estaduais que estabeleciam as condições de exercício da profissão, as normas de funcionamento destes serviços e as penalidades e multas para infração dos mesmos.

O estabelecimento de normas, bem como a fiscalização do desempenho das atividades destes trabalhadores na cidade de São Paulo, desde 1896, esteve ora sob a responsabilidade de Intendência Municipal de Polícia e Higiene, que passando por sucessivas reformulações seria transformada pela lei nº 1756 de 27/12/1903 na diretoria de Polícia Administrativa e Higiene do município, ora sob o controle direto da Chefatura de Polícia. Aliás, nos documentos seja da prefeitura ou da Secretaria de Justiça e Segurança Pública é possível perceber a tensão existente entre estas duas instâncias no que diz respeito à definição de atribuições e competências. No entanto, apesar desta tensão, o serviço de fiscalização parece ter sido exercido na maior parte do período pela instância municipal. (22). A diretoria municipal estavam

22. A evolução do serviço de fiscalização foi traçada a partir de dados colhidos dos Relatórios apresentados a Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito, principalmente os volumes relativos aos anos de 1896 e 1912/13. No decorrer do período algumas das atribuições destes serviços de fiscalização foram conflituosamente assumidos diretamente pela Chefatura de Polícia do Estado.

afeitas não só as responsabilidades quanto aos trabalhadores autônomos, mas também de todos os serviços de viação municipal, carris urbanos, telefones, limpeza pública, e muitas outras atividades como inspeção do matadouro, do fornecimento de leite, etc.

Com relação aos trabalhadores autônomos, o maior controle da diretoria parece recair sobre os cocheiros, carroceiros e carregadores. (23). Embora a maior parte dos transportes por carros e tilburis de aluguel fosse feita por cocheiras particulares, parte destes trabalhadores eram autônomos. Mesmo aqueles que exerciam a profissão de cocheiro tendo em vista empregar-se nas cocheiras, tinham que antes atender as exigências da prefeitura para serem considerados aptos ao exercício da profissão.

Num primeiro nível, o sentido da ação da prefeitura era o de buscar identificar este trabalhador e controlar a sua movimentação na cidade. A diretoria matricula e expede cartas para o exercício da profissão - a matrícula do cocheiro devia conter dados quanto a idade, estado, naturalidade, sinais característicos, profissão anterior e residência - estabelece tarifas, designava pontos de estacionamento e uniforme a ser utilizado. (24).

Pela importância de sua atividade e também por se constituírem no maior contingente dentre os trabalhadores autônomos, os carregadores e carroceiros foram os trabalhadores que estive

23. Embora o número de vendedores ambulantes no comércio urbano fosse grande, nos Relatórios do prefeito e outros materiais pesquisados, encontramos poucas menções aos mesmos. Estas referiam-se geralmente a exigência de licenças, pagamentos de taxas e vagas reclamações quanto a higiene quando se tratava de produtos alimentícios.

24. O acompanhamento das exigências municipais aos cocheiros pode ser através dos Relatórios do Prefeito do período e do já citado trabalho de Waldemar Corrêa Stiel sobre os transportes coletivos em São Paulo.

ram sujeitos ao controle mais severo por parte dos serviços de fiscalização. Além da licença e matrícula junto a Diretoria de Polícia Administrativa e Higiene, determinação de pontos de trabalho, preços de frete, uniforme a ser usado, os carregadores estavam sujeitos a outras proibições bem menos explícitas como as que estabeleciam o regulamento para funcionamento dos mercados do capital de 1896 que continha um capítulo com 11 extensos artigos somente sobre os carregadores e portadores. Neste regulamento encontram-se proibições tais como a de "estar reunidos, formando grupos, devendo achar-se disseminados de modo a atenderem prontamente aos chamados" ou a exigência de que "nenhum carregador ou portador poderá recusar-se a dar seu número, nome e residência e exibir sua licença, se isso lhe for exigido por qualquer pessoa que o contratar" ou ainda a obrigatoriedade de apresentar-se todo dia aos administradores dos mercados para que estes registrem sua presença diária em livro designados para este fim (25). Devido a sua grande mobilidade na cidade, percorrendo o centro e deste indo aos bairros, estes trabalhadores parecem ter desempenhado papel importante na rede de comunicação interna ao movimento. Assim, o controle de sua mobilidade foi, desde cedo, assumido pelas agencias fiscalizadoras.

Devido às dificuldades de pessoal e a extensão da tarefa sob seu encargo, a fiscalização e a vigilância do cumprimento de todos estes regulamentos e posturas por parte do serviço de fiscalização da Prefeitura deve ter sido tarefa de difícil realização. (26).

-
25. Estas disposições estão presentes no regulamento de funcionamento dos mercados municipais proposto a Câmara dos Vereadores da capital, in Relatório apresentado a Câmara Municipal de São Paulo relativo ao ano de 1896, pps 124 e seguintes.
 26. Durante todo o período pesquisado o serviço de fiscalização não teve mais que 30 funcionários alocados para serviços dos mais variados.

Não obstante, as constantes greves e protestos destes trabalhadores indicam o severo controle a que estavam sujeitos. As penalidades impostas variavam desde multas sempre crescentes até suspensão ou cassação da licença para exercer a profissão.

Mesmo denunciando a vergonhosa proteção dada pela prefeitura às poucas empresas que atuavam no setor, para estes trabalhadores não existiam dúvidas, o alvo principal da luta é o Estado, concretizado em suas diversas agências desde os serviços de fiscalização até a chefatura da polícia. Esta forma de perceber as relações de poder é manifestada na luta destes trabalhadores durante todo o período estudado.

Mesmo denunciando a vergonhosa proteção dada pela prefeitura às poucas empresas que atuavam no setor, para estes trabalhadores não existiam dúvidas, o alvo principal de suas demandas eram as diversas agências do poder constituído desde os serviços de fiscalização até a chefatura de polícia. Aliás, esta forma de experimentar e resistir a dominação, manifestada pontualmente na luta destes trabalhadores durante todo o período, questionam afirmações correntes na historiografia de que para o movimento operário durante a Primeira República o Estado não se constituía enquanto interlocutor.

Constituem momento exemplares deste embate a greve generalizada dos cocheiros e carroceiros realizada em julho de 1903 e a posição dos chauffeurs na greve geral de 1917. Na greve de 1903, embora enfrentem contradições com as poucas empresas que atuam no setor, reagindo violentamente contra as mesmas, os cocheiros e carregadores mantêm firmes suas posições contra as posturas municipais. Ao assumir a paralização de solidariedade da categoria em 1917, a medrosa Sociedade Beneficente dos Chauffeurs, deixa claro à prefeitura a necessidade do prosseguir

mento das negociações quanto a questões específicas da categoria já em andamento. (27).

Embora enfrentassem condições adversas a sua organização, devido a dispersão da categoria, principalmente no início do século estes trabalhadores colocam-se entre as categorias mais combativas do setor. Em parte, esta combatividade e poder de resistência podem ser explicados pela importância estratégica deste serviço ao funcionamento da cidade. Uma paralisação dos carregadores e carroceiros que durasse mais de uma semana causava enormes transtornos no sistema de distribuição de mercadorias na cidade. A mobilização dos bondes da Light, para tal serviço, única alternativa existente era imediata. Sobre os transtornos e esta mobilização, durante a greve de 1903 o Correio Paulistano noticia que - "A Prefeitura resolveu encarregar o Chefe de Polícia de garantir a entrega de carnes. Além dos caminhões do Corpo de Bombeiros, o fiscal da viação foi a Light and Power solicitar o auxílio para o transporte da carne..." ou ainda, "A Light and Power teve n os últimos dias muitos pedidos de negociantes para transportar gêneros, mas não quis atendê-los para não tirar proveito da greve. Em vistas, porém, da atitude dos grevistas e dos prejuízos que a conduta deles dá ao comércio, deliberou atender desde hoje a qualquer pedido." (28).

Pelo acompanhamento das diversas greves do setor é possível propor que foi fundamentalmente devido a esta importância estratégica, que mesmo enfrentando forte repressão, os trabalhadores autônomos lograram em muitos momentos vitórias con

-
27. Dados sobre a greve de 1903 foram recolhidos do Correio Paulistano no período de 10 a 21/7/1903. A dúbia posição dos chauffeurs é expressa na carta da Sociedade Beneficente dos Chauffeurs ao Correio Paulistano de 13/7/1917, p.2.
28. In Correio Paulistano, SP; 20/7/1903, p.2.

tra imposições da prefeitura.

Também no interior das reivindicações dos trabalhadores assalariados das empresas dos serviços públicos destacam-se as questões relativas ao processo de trabalho tais como rigor da disciplina, excesso de hierarquia, prepotência dos chefes, multas exorbitantes e dispensas injustificadas. Com graduações diversas e de forma progressiva o processo de trabalho destes setores mostrou-se extremamente normatizado e vigiado (29).

Tanto nas oficinas, garagens ou serviços de manutenção como nos espaços externos nos bondes ou varreduras de ruas, o trabalho era vigiado de perto por feitores, capatazes e fiscais. As empresas lançam mão de prêmios, salários compensadores e outras gratificações tais como porcentagens sobre férias dos bondes para produzir a diferenciação e manter a lealdade destes servidores. São constantes as greves reivindicando a dispensa de fiscais, feitores, comandantes de turma, chefes de estação. E neste ponto a posição das empresas foi sempre irredutível não havia dispensa de pessoal de chefia.

Além de jogar para cima dos trabalhadores o ônus de suas obrigações frente a prefeitura, as multas sempre crescentes foram a forma encontrada pelas empresas para reforçar esta vigilância e garantir a qualidade do serviço. As multas, aconselhadas pela prefeitura, eram aplicadas seja pela falta ao serviço, atraso dos percursos, má realização de tarefa ou danificação do material de trabalho. A poderosa Light chegava ao ponto de

29. Embora não tenha sido possível ter acesso aos regulamentos internos destas empresas, em serviços públicos como a Light os dados fornecidos pela imprensa operária e pela grande imprensa bem como os relatos do pessoal de fiscalização sobre os serviços das mesmas permitem um nível razoável de discussão.

exigir de seus novos contratados uma determinada quantia a título de fiança e seguro por possíveis prejuízos que estes viessem a causar a companhia. (30). Aliás nesta empresa, segundo denúncias da imprensa, às multas em dinheiro somam-se castigos tipo a obrigatoriedade de trabalho gratuito. (31).

A apresentação inadequada ao trabalho, o desleixo com o fardamento, no caso dos motorneiros e condutores, também constituía motivo de multa e perda do dia de trabalho. Aliás, durante todo o período, a reivindicação de fornecimento gratuito do uniforme ou abolição do mesmo esteve presente em quase todas as pautas de reivindicações destes trabalhadores fossem eles lixeiros, gasistas, motorneiros, cocheiros ou chauffeurs.

Nas condições de abundância de braços no mercado, mesmo para categorias qualificadas, a insegurança no trabalho constituiu-se no principal trunfo do patronato para assegurar a disciplina imposta pelos regulamentos, garantida por feitores e fiscais e cobrada através de sistemas de multas. A dispensa sumária de trabalhadores a menor falta ou ato de indisciplina era prática comum no setor principalmente nos serviços de limpeza pública e transportes urbanos.

A empresa Fernando Dreyfus e Mirtil Deutsch, que até o ano de 1908 realizava o serviço de limpeza pública e particular da cidade, dispensava anualmente 10 a 15% do total de seu pessoal. Em 1908, devido a realização de uma greve por aumento de salários, foram demitidos 218 de um total de 330 trabalhadores. Na Light a percentagem de dispensas aumentava para 15 a 20% sendo que as causas mais alegadas para demissões do pessoal do trânsito eram insolência e passageiros, desobediência e embriaguez.

30. Denúncia feita pela Folha do Povo, SP, nº 3, 29/3/1908, p.1.

31. In O Combate, SP, 13/7/1917, p.1.

quez. (32).

Na discussão sobre o processo de disciplinarização do processo de trabalho no setor, a Light merece menção especial. Mesmo para o período, o controle exercido pela companhia sobre seus trabalhadores foi exemplar. O "polvo canadense" aprendeu a combinar o extremo rigor das normas e regulamentos ao exercício de práticas assistencialistas tais como criação de sociedades beneficentes, auxílio a empregados enfermos e serviços de assistência a ex-empregados. Como definia a denúncia da Folha do Povo a Light conhecia profundamente "... a arte de reprimir os descontentamentos e evitar protestos, graças a hábeis manobras e divisões, graças a concessões aparentes e falsas vantagens". (33).

A este assistencialismo aliava-se uma postura de completa repressão a organização independente dos trabalhadores. Durante todo o período estudado não encontramos em funcionamento uma única associação independente dos trabalhadores da Light fosse esta de caráter sindical ou mesmo de auxílio mútuo. A única tentativa mais séria da categoria nesta direção, realizada durante o ano de 1910 para fundar a União Defensora dos Empregados da Light, resultou na dispensa sumária de todos os articuladores do movimento. (34).

Quando isolados, núcleos importantes de trabalhadores tais como gasistas, motorneiros e condutores tiveram pouco poder de resistência frente ao patronato e o Estado. Com raras exceções, as poucas greves intentadas por estes trabalhadores

32. As percentagens de demissões foram calculadas a partir de dados contidos nos Relatórios do Prefeito do período. Sobre a greve de 1908 ver especificamente o Relatório relativo ao ano de 1908, p. 92.

33. In: A Folha do Povo, SP, 5/3/1908, p.2

34. In Correio Paulistano, SP, 2/11/1910, p.3.

ou são abortadas antes do início ou violentamente reprimidas já no primeiro ou segundo dia. Até o fim do período estudado, apesar das insistentes tentativas de organização levadas a cabo pelas diversas correntes atuantes no movimento não tivemos notícia de um único sindicato independente destes trabalhadores.

Contraditoriamente, no entanto, quando em greve no interior do movimento geral do proletariado, estes trabalhadores adquirem um razoável poder de barganha. O fato de que sua adesão seja crucial para a generalização das greves na cidade os fortalece frente ao Estado e o patronato fazendo com que estes trabalhadores logrem obter conquistas tais como salários mais vantajosos e jornadas menores que outras categorias.

No início de nosso trabalho de pesquisa nossas maiores indagações recaíam sobre a figura do Estado enquanto patrão. Era nossa intenção investigar as relações entre o Estado e seus operários como um campo possível e importante para a discussão sobre a constituição e exercício de práticas de controle sobre o proletariado.

O desenvolvimento da pesquisa na cidade de São Paulo nos levou a redefinição destas perspectivas. No processo de formação e crescimento da cidade de São Paulo pouquíssimas foram as atividades assumidas diretamente pelo Estado. Pelo menos durante este período, a experiência do Estado enquanto patrão parece ter tido o caráter quase accidental. (35).

35. A temática dos operários do Estado e a configuração do Estado enquanto patrão é sugerida na historiografia e nos relatos de militantes a partir da análise e vivência do movimento operário no Rio de Janeiro. Na então capital federal encontravam-se importantes contingentes de trabalhadores tais como os ferroviários da Central do Brasil e os operários do Arsenal da Marinha. Seria interessante explorar a temática a partir do estudo do movimento operário carioca e das práticas do governo municipal e federal na cidade do Rio de Janeiro.

Ao nível do município, até o ano de 1913, os únicos trabalhadores do Estado que poderiam ser considerados proletários eram os poucos empregados do matadouro municipal e dos mercados municipais. Em 1910 o matadouro empregava por volta de 80 trabalhadores e todos os mercados municipais por volta de 20 trabalhadores. Da folha de pagamento da prefeitura constavam também as turmas provisórias que trabalhavam nas obras municipais. No entanto, estas obras eram contratadas a empreiteiros e nem temporariamente estes trabalhadores tinham uma relação empregado/empregador com o Estado. (36).

Pelas dificuldades de transferi-los à empresa privada, desde 1893, o governo estadual assumiu os encargos de realizar diretamente os serviços de água e esgotos. Junto com os trabalhadores da limpeza pública, serviço que seria incorporado pelo município em 1913, os operários da Repartição de Águas e Esgotos constituirão o único núcleo significativo de operários do Estado da cidade de São Paulo. Assim mesmo estes trabalhadores não têm o estatuto de funcionários públicos. (37).

O fato destes trabalhadores serem operários do Estado não pareceu diferenciá-los dos outros trabalhadores do setor de serviços. Suas bandeiras e reivindicações com relação às condições de trabalho são muito semelhantes as dos demais trabalhadores em serviços, menores jornadas, abolição de siste

-
36. Dados sobre o pessoal empregado pelo município podem ser encontrados in "Quadros Explicativos de Despesas" contido no Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1910, pp.27/66 e "Repartições municipais e respectivo pessoal" no Relatório relativo aos anos de 1912/13, pp.23/29.
37. Por vezes, as referências aos operários do Estado existentes na literatura sobre o trabalhador assalariado no período, muitas vezes confundem os estatutos destes trabalhadores com o de funcionário público. Exemplos destas referências podem ser encontrados no Trabalho de Maram, S.L. Anarquistas, Imigrantes e o Movimento Operário Brasileiro 1890-1920. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.

mas de multas e uniformes, etc. Diferentemente do Rio onde a imprensa operária contém constantes apelos organizativos aos operários do Estado, na imprensa operária paulista, não se encontra nenhuma referência especial a estes trabalhadores.

Assim também, no caso de São Paulo, não se pode concordar com as denúncias d'A Voz do Trabalhador de que o "Estado seja o pior dos piores patrões." Segundo relatórios dos diretores destas repartições os operários estavam sujeitos a normas de controle bastante rigorosas. Nos regulamentos internos destes serviços encontramos disposições minuciosas sobre regime de trabalho tais como atribuições de cada cargo, penalidades e multas, horários de realização dos serviços, etc. Não obstante, é razoável propor que os regulamentos internos das companhias privadas fosse tão ou mais rigorosos que estes, só que a eles não temos acesso pois não têm que ser expostos nos relatórios oficiais.

Por outro lado, nada permite afirmar que estes trabalhadores tivessem uma margem muito maior de manobra no interior do sistema de poder que trabalhadores de outras categorias. Sintomaticamente, como acontece no caso dos trabalhadores da limpeza pública, a primeira preocupação do Estado é definir por meio de contrato que "... o pessoal é conservado enquanto bem servir, não podendo, em caso algum, fazer parte do quadro de funcionários municipais". (38).

É bem verdade que algumas tendências neste sentido começaram a se esboçar na greve do pessoal da limpeza em 1920. A conquista da jornada de trabalho de 8 horas por estes trabalhadores parece revelar um menor poder de resistência do Estado a

38. "Relatório da Diretoria de Limpeza Pública" in Relatório do Prefeito, 1914, Anexo, pp. 1/79.

pressões trabalhistas no interior do aparelho de Estado. No entanto, mesmo neste caso a configuração do Estado enquanto patrão mostra-se frágil a análises e conclusões. O fato destes trabalhadores serem empregados por repartições do governo e não por empresas do Estado como era a Central do Brasil limita bastante o campo de discussão.

O Patronato e o sistema político: Do suborno a corrupção eleitoral.

Nas atividades de serviços, a ação controladora do Estado manifestou-se tanto através de formas diretas via o contrato inicial de concessão dos serviços e da fiscalização do cumprimento dos mesmos como através de formas indiretas por meio do estreito relacionamento construído com estas empresas.

Os contratos de cessão dos serviços da limpeza pública, telefones, transportes urbanos além de minuciosas disposições a respeito de como deveria ser feito o serviço, geralmente continham um capítulo especial sobre pessoal. Estes contratos em muitos casos além de jornadas e/ou horário de realização dos serviços, estabeleciam certas exigências sobre qualificação (matrículas, restrições de idade, etc), multas e punições, atribuições dos cargos, fardamento a ser usado e vagas recomendações com relação ao número de empregados necessário ao desempenho dos serviços. Prescreve-se ainda algumas outras obrigações do empregador para com a prefeitura tais como a de comunicar a autoridade competente o número de contratações feitas durante o ano, o número de dispensas e as suas causas. No caso do contrato de cessão dos serviços de limpeza pública assinado com a firma Francisco A. Pedrosa & Filho em 11/10/1911, abria-se inclusive a possibilidade da punição direta dos trabalhadores pelo

fiscal do município. (39).

Como colocado anteriormente, a execução destes contratos estava sujeita a fiscalização do Estado através do pessoal da Diretoria de Polícia Administrativa e Higiene. No entanto, tanto a definição das cláusulas do contrato quanto a atuação da fiscalização parece ter variado bastante de acordo com o poder das empresas contratantes. Empresas menores como a de serviços telefônicos, cocheiras e garagens ou de menor influência política como a Companhia Viação Paulista sofreram uma vigilância maior e mais estreita por parte do Estado. Já no caso das grandes empresas tais como a Light e a Gás Company estas normas parecem ter sido muito mais elásticas e a atuação direta no que diz respeito ao processo de realização dos serviços e controle dos trabalhadores omissa ou quase inexistente. No caso da Light, a definição de um regulamento integral de funcionamento dos serviços parece ter sido sempre adiado e substituído por posturas e normas parciais ora sobre a linha de bondes em tal bairro ora sobre a tarifa especial para determinados passageiros.

A investigação sugere que apesar dos contratos e regulamentos a ação fundamental do Estado no setor constituiu-se de forma bem mais complexa e estruturando-se a partir do relacionamento destas empresas com o sistema político. No decorrer do período, estas empresas tornam-se elemento importante no processo de formação e crescimento da cidade e da própria constituição do sistema político municipal.

Diferentemente dos setores fabris, o relacionamento destas empresas com as diversas instâncias do poder estatal - serviços de fiscalização, tesouro, Prefeitura, Câmara de vereadores -

39. Os dados sobre a limpeza pública encontram-se no Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1911, p. 65.

dores, chefatura de polícia - estabelecia-se no dia a dia. Assim, no cotidiano de negociações de contratos, votação de leis, pagamento de multas, favores prestados ao município abriam-se espaços para o desenvolvimento de um intrincado jogo político.

O relacionamento destas empresas com as várias agências do poder municipal estabelecia-se num primeiro nível através do pessoal da Diretoria de Polícia Administrativa e Higiene. Era através do pessoal da fiscalização que as empresas podiam garantir relatórios favoráveis ao seu desempenho ou à redução ou perdão de multas previstas nos contratos de cessão dos serviços. Pelas denúncias da imprensa operária a posição destes fiscais frente principalmente às grandes empresas era de omissão não estando excluída a prática do suborno. (4). Apesar de por vezes conflituoso, o material sugere que este nível de relacionamento parece ter tido maior importância e efetividade para as pequenas empresas do setor.

Devido as próprias características do setor, as empresas dos serviços talvez mais que qualquer outro setor da produção, conseguem acionar os mecanismos de decisão do Estado. A pronta mobilização do executivo municipal e estadual, e, principalmente de seu aparato repressivo, mesmo quando da simples ameaça de paralização dos trabalhadores do setor, é outro componente deste relacionamento. Nestas ocasiões são comuns as reuniões entre as diretorias das empresas e os altos escalões do poder municipal.

Embora a documentação do legislativo não tenha sido pesquisada, as fontes trabalhadas permitem propor que no desen-

40. Além das denúncias de suborno contidas na imprensa operária encontramos também ténidas referencias aos Relatórios do Prefeito de 1896 e de 1910.

rolar deste jogo político entre as empresas de serviços e as várias instâncias do poder instituído, o relacionamento com a Câmara Municipal constitui-se como momento privilegiado. (41). Era a Câmara de Vereadores que em última instância emanava o poder de aprovação e renovação dos contratos dos quais dependiam estas empresas.

Com autorização da câmara e tímidos protectos da prefeitura, algumas destas empresas gozavam de isenção no pagamento de impostos municipais e taxas de serviços tais como matrícula de veículos e habilitação do pessoal de tráfego. Durante toda a primeira década do século são recorrentes nos Relatórios do Prefeito à Câmara Municipal reclamações e protestos quanto aos serviços da Companhia de telefones e da de limpeza pública e particular, não obstante ano após ano estas empresas conseguem a prorrogação de seus contratos pelo legislativo municipal expressando o desenvolvimento de uma rede mais complexa de relações entre o Legislativo municipal e as empresas.

Mais uma vez o caso da Light é exemplar. O imenso poder da empresa, denunciado com unanimidade por toda a imprensa operária do período, parece ter criado raízes tanto no executivo como no legislativo. Durante todo o período pesquisado são frequentes nos Relatórios dos fiscais ao prefeito e destes à Câmara Municipal os pareceres, técnicos, genéricos e altamente elogiosos aos serviços da Companhia. Afirmações tais como a reproduzida abaixo são comuns em quase todos os relatórios:

41. As proposições sobre o relacionamento do legislativo municipal com as empresas foram sugeridas pelas denúncias da imprensa e pelas próprias reclamações e conflitos contidos e expressos nos Relatórios do Prefeito. Não obstante, o relacionamento e o lugar das empresas na constituição do sistema político municipal permanece como uma área de pesquisa a ser explorada. Sem dúvida, a abertura e a organização do arquivo da Light abririam possibilidades de interessantes estudos nesse sentido.

"Esta companhia durante o anno executou o serviço do tráfego nas mesmas condições dos annos anteriores, sendo digna de louvor a sua actual administração."ou

"A viação urbana em São Paulo, principalmente a parte explorada pela "São Paulo Tramway Light and Power Company Limited", não se ressentiu de defeitos e irregularidades, podendo mesmo ser comparada a das principais cidades da Europa e da América do Norte" (42)

Em outras ocasiões, frente a protestos da grande imprensa com relação a acidentes causados pelos bondes, a Prefeitura assume incondicionalmente a defesa da empresa. É bem verdade que no início do século o serviço de bondes parece ter sido executado com relativa eficiência. No entanto, apesar dos constantes protestos da grande imprensa, e movimentos de quebra-quebra de bondes, as primeiras reclamações da fiscalização quanto aos seus serviços ainda bastante tímidas só começam a ser expressas no ano de 1920.

Reforçando sua importância econômica de grande empresa estratégica ao funcionamento da cidade, usando a força eleitoral de seus empregados, a Light construiu um forte poder de pressão sobre o legislativo municipal. Sobre a Light, a partir de 1900, ano em que obtém a concessão dos serviços de bondes e iluminação da cidade, os jornais operários não cansam de repetir afirmações tais como "... sua impunidade deve-se a sua poderosa força econômica e política... Com sua força eleitoral ampara os que tem necessidade de votos para sustentar ou galgar posições." ou ainda lamentar o fato que "... em época de alistamento eleitoral lá estão os pobres condutores e motorneiros para serem alistados." (43).

42. Respectivamente in Relatório do Prefeito de 1903, p. 10 e de 1905 p. 13.

43. A Folha do Povo, SP, nº 2, 22/03/1908, p. 1. Aliás durante os anos de 1908 e 1909 este jornal trabalha insistentemente na tentativa de organizar os trabalhadores da Light contendo artigos dirigidos aos mesmos em quase todos seus números semanais no período.

Do ponto de vista da resistência o elemento que parece colocar maiores dificuldades e que melhor costura as práticas de dominação sobre estes trabalhadores é o fato destas atividades se constituírem enquanto serviços públicos, envolvendo diretamente a população no interior do próprio processo de trabalho.

Trabalhadores como cocheiros, condutores e motoneiros, etc, tornam-se figuras populares no período. As relações entre o "público" e estes trabalhadores parecem se constituir de forma bastante contraditória. Várias são as marchinhas de carnaval que cantam a honestidade e a desonestidade destes trabalhadores. A má qualidade dos serviços fornecidos pelas empresas encontram na figura individual dos trabalhadores um anteparo frente a população. Por outro lado, muitas das contradições que os trabalhadores enfrentam frente ao patronato são travestidas em conflitos com a população. Por vezes a imprensa operária formula claramente esta situação. Assim, para a Folha do Povo em 1908

"...sucede que há muitas divisões e malentendidos. O público, forçoso é confessá-lo é as vezes tirano e injusto; frequentemente é levado a atribuir aos subordinados as culpas de cima. As reclamações são repetidamente feitas contra os empregados. Estes, por sua vez, servem as vezes muito servilmente as companhias contra o público, parecendo que até querem vingar-se nele da tirania que sofrem. O fato de muitos empregados serem vítimas duma simples queixa de um passageiro irritadiço ou caprichoso leva-os a uma hostilidade encoberta." (44).

Já bem cedo no período os patrões aprendem a fazer uso destes conflitos. A Light, por exemplo, estabelece um sistema de carnês e sorteio para seus usuários, que tem como meta reforçar a vigilância da população sobre seus trabalhadores. Desta forma, no interior deste processo, a intermediação do pú

44. In A Folha do Povo, São Paulo, 5/3/1908, p.2.

blico nestas atividades passa a obscurecer as contradições entre capital e trabalho. Pelo contrário, na fala seja das associações patronais, dos agentes do aparelho policial ou mesmo da grande imprensa a diferenciação dos trabalhadores em serviços em relação aos demais contingentes do proletariado, e principalmente em relação ao proletariado fabril, é construída a partir da negação da figura do capitalista enquanto patrão e da afirmação de que no caso dos serviços o "patrão a servir é o público." (45).

Os trabalhadores em serviços: uma questão de polícia.

Na experiência de luta dos trabalhadores em serviços, assim como em relação ao proletariado em geral, o exercício das práticas abertas da repressão policial constitui-se numa dimensão sempre presente. Aliás, devido às determinações específicas do setor, é possível propor que a violência aberta que se tornaria constitutiva das relações entre o proletariado e o aparelho policial no período, tornam-se aí mais explícitas tanto no que diz respeito às práticas de repressão da polícia como às práticas de resistência dos trabalhadores.

Embora a grande maioria das greves ocorridas no período não sejam nem sequer citadas no interior da documentação policial, vez por outra, os movimentos dos ferroviários, estivadores, lixeiros e chauffeurs aí ganham lugar de destaque.

No caso destes trabalhadores, a vigilância parece colocar-se como uma tarefa cotidiana da polícia. A permanência dos trabalhadores em serviços em greve trazia grandes repercussões não só porque atingiam diretamente o funcionamento da cidade e

45. A Província de São Paulo, São Paulo, 28/11/1889, p.1.

o sistema de distribuição de mercadorias, mas também, porque sendo estas atividades encaradas como responsabilidades públicas, frente à população o poder de Estado era colocado "em cheque" a cada momento de greve ou paralização. Assim grande parte do poder de pressão dos movimentos dos trabalhadores em serviços estava relacionado ao seu tempo de sustentação. Esta diferenciação em certos momentos é claramente percebida pelos trabalhadores. Ilustrativas desta percepção são as colocações do jornal anarco-sindicalista Novo Rumo. Em 1906, numa avaliação sobre a eficácia da greve pacífica como instrumento de luta, o jornal coloca que:

"A greve pacífica não dá evidentemente resultado, está falida, está morta. Nas únicas indústrias em que os operários podiam lançar mão dela com vantagem, tais como as vias ferreas, a locomoção urbana, a iluminação pública, etc., que pela impossibilidade dos patrões obterem logo pessoal novo e pela necessidade imperiosa do trabalho recomeçar, a vitória pacífica estava virtualmente assegurada, o governo, que é a violência organizada, intervem e esmaga cruelmente as mais santas aspirações e os mais incontestáveis direitos" (46).

Da mesma forma, colocações explícitas nas fontes policiais diferenciando as greves de operários de fábricas e dos trabalhadores em serviços podem ser localizadas bem cedo no período. Assim, em 1903, para o chefe de polícia carioca:

"Tratando-se de greves, convém estabelecer uma distinção entre as modalidades que elas podem apresentar.

Para a polícia uma greve de operários de fábricas não pode por exemplo ser igual a uma de cocheiros. A primeira é um uso de ação bastante lenta, cujos efeitos, por demais sutis, não causam ao público prejuízos ou transtornos imediatos. O mesmo não acontece com a segunda. O direito individual, no caso, entra logo em contato com o interesse da coletividade; pela própria natureza das coisas e pela situação que resulta de uma paralização do tráfego,

46. In: Novo Rumo, Rio de Janeiro, Ano I, nº 10, 10/6/1906, p.1.

impossível de prolongar-se por muitos dias, a ação da polícia deve corresponder à violência desse recurso quase sempre intempestivo e subitâneo que já por si representa uma coação intolerável." (47).

Assim ao aparelho policial, impunha-se a estreita vigilância e repressão aos movimentos destes trabalhadores. Durante o período pesquisado a maioria das greves dos trabalhadores em serviços não duram mais de 3 dias. (48).

Típicos e insuspeitos são os relatos do orgulhoso chefe de polícia Augusto Meirelles Reis para descrever o grau de controle a que estavam sujeitos os movimentos parciais dos trabalhadores em serviços. Sobre a greve dos estivadores e dos carroceiros ocorridas nos meses de junho e setembro em Santos, o chefe de polícia em seu relatório relativo ao ano de 1905 nos afirma que: "a polícia empenhou-se logo em acompanhar a passo a passo os preparativos desse movimento e, embora feitos sob a maior reserva, não lhes perdeu o fio um só momento"; ou ainda: "a polícia, que desde os primeiros rumores se pusera de sobreaviso e conseguira acompanhar passo a passo os preparativos da greve, começou logo a agir com a energia reclamada pelo aspecto turbulento com que a greve se declarava". (49).

Denunciada constantemente pela imprensa operária, o peso da repressão aberta aos movimentos do setor é sentida durante todo o período estudado. Prisões em massa, caça a dirigentes, invasão de domicílios, utilização de agentes provocador-

-
47. In: Relatório apresentado ao Ministro da Justiça e dos Negócios do Interior pelo Chefe de Polícia do Distrito Federal, 1903, pp.61/64, citado em Hall e Pinheiro, A Classe Operária no Brasil: Documentos, São Paulo, Brasiliense, 1981, p.241.
 48. Diferentemente dos movimentos do operariado fabril, a história das manifestações grevistas dos trabalhadores em serviços são raríssimos os movimentos grevistas que duram mais de 3 a 4 dias. A greve mais longa por nós localizada foi a dos cocheiros e carroceiros em 1903 que durou 15 dias.
 49. In: Relatório relativo ao ano de 1905 apresentado ao Secretário dos Negócios da Justiça e Segurança Pública pelo chefe de Polícia do Estado de São Paulo. São Paulo, Typografia do Diário Oficial, 1907 pp.5/10.

res, fechamento de sindicatos eram práticas correntes no relacionamento da polícia com estes trabalhadores.

A resistência dos trabalhadores em serviços, registrada na grande imprensa e na documentação policial, é também intensa e violenta. Durante as greves, geralmente mantidas por fortes piquetes, são comuns os conflitos violentos e sangrentos não só com a polícia mas também com fura-greves. Nas greves de carroceiros, cocheiros e outros trabalhadores em transportes urbanos são recorrentes os quebra-quebra e queima de bondes. Já no caso dos ferroviários a guarda das linhas e oficinas por praças é respondida com a sabotagem de máquinas e instrumentos de trabalho, ou a danificação de trilhos e linhas.

Nos momentos de paralização das diversas categorias dos trabalhadores em serviços, a polícia age não somente na repressão aberta ao movimento mas também na própria garantia da continuidade dos serviços. Com o decorrer do período, pelo menos para as grandes empresas as relações com a chefatura de polícia tornam-se cotidianas. Aqui a prática de mobilização de fura greves ganha a conotação de troca de favor. Quando param os carroceiros, a Light fornece a polícia bondes, motorneiros e condutores para realizar o transporte de mercadorias, quando param os trabalhadores da Light o governo fornece empregados do arsenal da marinha, corpo de bombeiros ou praças da polícia para realizar ou garantir a realização dos serviços de bondes.

Já na virada do século este apoio imediato e incondicional da polícia é energicamente reinvindicado pelas empresas. Na paralização dos bondes em 1896, uma postura mais "civilizada" da força policial, leva não somente a veementes protestos da Companhia Viação Paulista na imprensa, responsabilizando a falta de pulso da polícia pela não execução dos serviços, como

a imediata decisão de estabelecer um lock-cut. (50).

Importante destacar no entanto, que para além da repressão aberta ao movimento grevista e associativo, o aparelho policial se fez presente no controle e outras dimensões da vida destes trabalhadores. Durante o período, ora dividindo com as diversas agências da prefeitura, ora assumindo totalmente os encargos, a chefatura de polícia desempenharia as funções importantes no que diz respeito a identificação destes trabalhadores e fiscalização das condições de execução dos serviços.

Nas condições de abundância de braços em que se constituía o mercado de trabalho, a concessão de matrículas, licenças e cartas para o exercício da profissão parece expressar a necessidade de identificar as parcelas de trabalhadores ativos separando-os da massa de população "flutuante, que não se pode conhecer" que vaga pela cidade. Além, como buscaremos discutir em outro momento do trabalho, regular as relações entre o trabalho ativo e o trabalho não ativo, identificar as populações desocupadas, propor medidas concretas para seu controle, parece ter se constituído numa das preocupações centrais dos agentes do sistema policial no período.

Nos momentos iniciais de formação da cidade e de organização do mercado de trabalho urbano, a chefatura de polícia parece emergir como uma das agências do governo que maiores condições oferecia para levar a cabo tais tarefas. No decorrer do período, não sem tensões, as agências da prefeitura iam progressivamente assumindo as tarefas de identificação e fiscalização das atividades de serviços. No entanto, o aparelho policial continuou presente principalmente nos serviços de fiscalização.

50. In: Carta enviada ao Jornal O Estado de São Paulo pela Companhia Viação Paulista em 7/9/1895, p.3.

CAPÍTULO 3

MERCADO E POLÍCIA.

"A questão social é um caso de polícia". Afirmada e reafirmada no interior dos estudos sobre a Primeira República, a frase atribuída a Washington Luís - que não por acaso foi secretário da justiça e segurança pública do Estado de São Paulo - nos anos 1906/1911 - reforçada pelas denúncias da imprensa operária e pelos relatos dos militantes do período, criou lastro na literatura.

Na literatura sobre o processo de industrialização e a formação do proletariado urbano, principalmente no que diz respeito aos anos anteriores à conjuntura 1917/1920, a repressão policial aparece como uma determinação explicativa privilegiada. No entanto, torna-se importante ressaltar que no contexto destes estudos muitas vezes a repressão policial tem sido tomada como uma "variável autônoma" que explica o processo mas que não precisa ser explicada. Assim são correntes no interior da historiografia sobre a temática, colocações como a de Bôris Fausto de que: "A violência do Estado como instrumento perpetuador das relações de dominação na área industrial, ao longo da Primeira República é um dado conhecido". (1).

Como resultado desta postura, poucos têm sido os trabalhos que buscam explorar de forma mais sistemática o lugar da repressão policial na constituição das relações de dominação no período. A verdade é que trabalhando com pressupostos diferenciados, os estudos que se propõem interpretativos sobre as relações Estado/classes/industrialização, tendo como marco inicial de pesquisa os anos 20 ou 30, voltam as primeiras décadas do século tão somente para identificar a inexistência de uma legislação reguladora das relações de trabalho ou então para rastrear medidas precursoras nesta direção. Nestes trabalhos loca-

1. FAUSTO, Bôris. Trabalho Urbano e Conflito Social. São Paulo, DIFEL, 1976. p.233.

liza-se invariavelmente um capítulo contendo referências sobre a "legislação trabalhista no período"; "legislação social entre os anos tal e tal"; ou ainda "a experiência dos anos tais".

Assim, paradoxalmente, nos estudos sobre as relações Estado/classe no período, é a ausência da legislação social - e não a repressão policial ou outras modalidades da presença do aparelho de Estado - que se impõem enquanto objeto privilegiado de pesquisa e discussão.

Trabalhos já publicados - mais antigos ou recentes - buscando o aprofundamento dos estudos nesta direção como o de Heloisa Fernandes sobre a Força Pública no Estado de São Paulo; de Hall e Pinheiro sobre controle e polícia no período, bem como o recente trabalho de Boris Fausto sobre crime e cotidiano, tem reafirmado a visão da necessidade de "... recuperar esse aspecto essencial que define o conjunto das relações sociais entre as classes dominantes e a classe operária." (2).

Nos anos recentes, interpretações desenvolvidas por estudos europeus sobre as relações entre crime e industrialização tem inspirado uma série de discussões, seminários e pesquisas cuja maioria dos frutos ainda não vieram a público. (3). De forma inicial e ainda embrionária estas discussões tem con-

-
2. PINHEIRO, Paulo Sérgio. "Trabalho Industrial no Brasil: Uma revisão". In: Estudos CEBRAP 14, São Paulo, Ed. CEBRAP, 1975, p. 124. Os trabalhos mencionados são os de Heloisa R. Fernandes, Política e Segurança: Força Pública do Estado de São Paulo. Fundamentos Histórico-Sociais, Alfa-Ômega, 1974; de Hall e Pinheiro, "The control an policing of the working class in Brazil", mimeo, 1983, e o de Boris Fausto Crime e Cotidiano, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1984.
 3. Estamos nos referindo à influência principalmente dos trabalhos de Michael Foucault e dos estudos sobre crime e industrialização desenvolvidos por historiadores ingleses como Peter Linebaugh na produção das ciências sociais brasileira nos anos recentes. Exemplos já publicados desta discussão são os trabalhos Crime, Violência e Poder organizado por Paulo Sérgio Pinheiro e Violência e Cidade organizado por Paul Boschi.

tribuído para estabelecer novas perspectivas para o estudo da constituição das relações de dominação e poder na Primeira República, mais particularmente das relações entre polícia e cotidiano das classes trabalhadoras.

Mais uma vez a investigação sobre os trabalhadores em serviços mostrou-se bastante rica. A identificação das várias práticas de repressão e resistência no setor de serviços bem como dos diversos momentos de seu exercício, esboçadas no capítulo anterior, constitui-se como momento importante de nossa pesquisa. Com variações devido às determinações específicas do setor, como em relação ao proletariado urbano em geral, a repressão policial aberta foi parte constitutivas das relações entre o Estado e estes trabalhadores e pesou fortemente sobre o seu poder de resistência e organização coletiva.

No entanto, o desenvolvimento da pesquisa somente no nível da identificação das práticas abertas da repressão tornava difícil recuperar de forma mais ampla a própria historicidade destas práticas. Com algumas especificidades segundo as diversas categorias do setor, mostrando-se mais violentas ou amenas, mais abertas ou sofisticadas de acordo com as diferentes conjunturas, as práticas de repressão ao proletariado no período pareciam seguir um único padrão: espancamentos, prisões, carga as lideranças, fechamento de sindicatos, etc.

Neste nível da pesquisa permanecia a mesma sensação deixada pelas repetidas leituras das denúncias da imprensa operária e de outras fontes do período: a de que a repressão policial como ela se deu no período era algo invariável e inerente a constituição do poder do Estado no Brasil e que sua intensidade e violência poderiam ser explicadas por variáveis tais como

as remanescências de nosso passado colonial e escravocrata. (4).

Mais importante ainda tornava-se o fato de que assim desenvolvido o trabalho de pesquisa produzia a separação entre práticas repressivas ao movimento operário, que nesta medida ganhavam a estatura de repressão política, da repressão cotidiana generalizada a que pareciam estar sujeitas às classes pobres das cidades.

Principalmente nos momentos iniciais de sua efetivação a repressão ao movimento operário aparece de forma bastante entrelaçada as demais práticas da repressão policial sobre o proletariado urbano. É no universo policial que se criminaliza e reprime a vadiagem e que se pensa a assistência aos desocupados da cidade, que também são pensadas e se constituem as práticas repressivas ao movimento operário. Nesse período, a repressão policial visando os elementos perturbadores da ordem e da segurança públicas recai de forma quase indistinta sobre vadias, desordeiros ou grevistas. Nos primeiros anos da República, na classificação de crimes e contravenções, em alguns relatórios, grevistas e anarquistas são listados lado a lado aos desordeiros, vagabundos, cafetens, etc. As pouquíssimas greves registradas por esta documentação no período são relatadas junto aos fatos notáveis ocorridos no ano tais como assassinatos, tumultos, desordens eleitorais. A exigência dos secretários de justiça e dos chefes de polícia de que houvesse maior rigor nas deportações dizia respeito tanto aos anarquistas quanto aos malfetores notáveis. (5).

4. Exemplos ilustrativos destas denúncias que carregam a tese do passado escravocrata são reproduzidas no já citado trabalho de Hall e Pinheiro nas páginas 4 e 8.

5. Ver principalmente os relatórios policiais referentes aos anos de 1892 e 1893.

Em nosso entender tornava-se necessário discutir a repressão policial não só como uma determinação constitutiva mas que também se constitui no interior deste processo. Para além da identificação da repressão policial como determinação constitutiva das relações de poder e dominação no período, o contato com a documentação policial, principalmente os relatórios dos secretários de justiça e segurança pública e dos chefes de polícia disponíveis para o período, nos revelava uma realidade que apesar de mais embrionária e fluída nos parecia mais rica e complexa.(6).

Em particular, este material nos apontava como uma das temáticas privilegiadas a das relações entre polícia e constituição do mercado de trabalho. Nesta documentação, principalmente na primeira década do século, são recorrentes as preocupações que denotam o intuito de conhecer e identificar esta população de despossuídos que se estabelece na cidade em formação.¹ Na verdade, durante a Primeira República, com ênfases diferenciadas segundo as conjunturas, as classes inferiores, os estrangeiros, os proletários ou os miseráveis das cidades foram fonte de constantes preocupações por parte do aparelho policial. Para além da repressão do movimento operário, a recorrência de temas tais como vadiagem, mendicidade, menores abandonados, crescimento urbano, asilos, institutos disciplinares, imigração¹ propõe o desenvolvimento de estreitas relações entre a formação do mercado de trabalho urbano no período e controle policial.

A existência de uma abundante oferta de trabalhadores nos primeiros momentos de nosso processo de industrialização¹ tem sido evidenciada pela maioria dos estudos sobre o tema. No

6. Com algumas poucas falhas no final da segunda década, foram pesquisados todos os relatórios do Secretário de justiça e segurança pública do Estado de São Paulo que se encontram disponíveis no Arquivo do Estado. Foram também pesquisados exemplares esparsos dos Relatórios do Chefe de Polícia relativos ao período 1892/1906 que se encontram espalhados em várias instituições de pesquisa.

entanto poucos tem sido as análises que buscam recuperar as estratégias de controle que permitiram reproduzir estas condições de funcionamento do mercado de trabalho. É claro que mecanismos como a imigração subsidiada e a incorporação de significativos contingentes de mulheres e menores a força de trabalho ativa foram suficientes para manter esta condição de abundância. No entanto, a identificação e separação do trabalhador ativo do não-ativo, o controle de grandes contingentes de desocupados nos limites da disciplina imposta pelo regime do trabalho assalariado apresentam-se então como uma nova questão a ser enfrentada pelo Estado. E nesta direção, mesmo permanecendo somente ao nível da leitura dos relatórios dos secretários de justiça e segurança pública e dos chefes de polícia, identificando as preocupações e formulações expressas nos mesmos, é possível propor que o aparelho policial parece se constituir como um dos instrumentos fundamentais do Estado no controle do mercado de trabalho urbano, principalmente sobre as parcelas não-ativas do mesmo.

Nestes relatórios, as tranquilas constatações feitas em 1889 sobre o caráter nobre e pacífico do paulista, contra-põe-se já poucos anos depois a tensão frente a crescente insegurança e ao aumento da criminalidade na cidade de São Paulo. O crescimento da população urbana torna-se progressivamente uma das principais fontes das inquietações policiais, e Secretário da Justiça do Estado, no relatório relativo ao ano de 1893, formula a explicação para esta crescente insegurança da seguinte forma: "O aumento crescente da população e principalmente o aumento crescente de uma população flutuante, que não se pode conhecer, e que se renova de momento a momento, trazem plausível explicação a esse fenômeno, que de certo modo destoa da fisionomia geral do nosso povo". (7).

7. In Relatório apresentado ao presidente do Estado pelo Secretário dos Negócios da Justiça Manuel Passoa Siqueira Campos, 1893, p.8.

Nos relatórios dos chefes de polícia, esta população flutuante é mais precisamente identificada como sendo "composta de grandes numeros de estrangeiros, em sua maioria proletários" (8), ou que "a maioria desses indivíduos, vadios ou mendigos, que por ahí vemos, quasi que em sua totalidade estrangeiros, são homens válidos e capazes, que em vez de se empregarem no serviço da lavoura, no interior do Estado ou tomarem uma ocupação qualquer de utilidade, preferem arrastar uma vida miserável e ociosa nesta capital ou nas principaes cidades do Estado, fazendo desse modus vivendi uma rendosa fonte de especulação". (9).

Com relação à força de trabalho ativa, a investigação sobre o setor de serviços levada a cabo também nestas fontes nos indicaram alguns caminhos a explorar. Neste nível inicial é possível propor que junto as parcelas do proletariado onde se constituíam relações mais diretas entre as agências e os trabalhadores, como o caso de setores dos trabalhadores em transportes, instituíam-se práticas que buscavam identificar e fiscalizar o cotidiano destes trabalhadores. Estes esforços principalmente de "conhecimento" e "identificação" que parecer ter início no interior do aparelho policial e nos serviços de fiscalização da prefeitura de São Paulo seriam mais tarde incorporados por agências como a Repartição de Estatística e Arquivo, o Departamento Estadual do Trabalho, e o Instituto de Higiene entre outros.

No entanto torna-se importante ressaltar que grande parte das preocupações e propostas expressas nestes relatórios podem ser lidas como tendo o sentido de separar o trabalho do não-trabalho e de controlar os desocupados nos limites

8. In Relatório do Chefe de Polícia relativo ao ano de 1894, p. 8.
9. In Relatório do Chefe de Polícia relativo ao ano de 1895, p. 5.

da disciplina capitalista do trabalho. Nesta direção caminham a definição da vadiagem e da figura do vadio bem como a formulação de propostas de recuperação de camadas desocupadas através dos institutos disciplinares, albergues, asilos, institutos de menores, etc.

Assim, no interior deste capítulo buscaremos centralmente explorar e discutir o sentido as preocupações, formulações e propostas expressas no aparelho policial com relação aos contingentes desocupados da força de trabalho nas décadas iniciais do processo de formação do mercado de trabalho na cidade de São Paulo.

Neste sentido parece-nos interessante explorar as perspectivas desenvolvidas por Suzanna de Brunhoff em seu trabalho Estado Y Capital. No interior do primeiro capítulo do trabalho, que trata da gestão estatal da força de trabalho, Brunhoff discute como a tensão latente no uso capitalista da força de trabalho que deve combinar a disciplina no trabalho com a insegurança no emprego tem como condição de sua reprodução a existência e o controle do exército industrial de reserva. No nosso entender seria estimulante para a problematização da questão do controle policial e suas relações com a formação do mercado de trabalho urbano no período, encarar o aparelho policial como uma das instituições "estatais" que "aseguran la reproducción de la fuerza de trabajo en los límites del mantenimiento de la disciplina en el trabajo."

Mais especificamente, julgamos estimulante trabalhar com os pressupostos da autora sobre a origem e sentido inicial da gestão estatal no mercado de trabalho. Neste sentido, segundo Brunhoff "Es en los poros del mercado de trabajo donde nace la gestión pública de la fuerza de trabajo, desde los orígenes

del Capitalismo". (10).

3.1. O Vadio e a Vadiagem

Como indica o trabalho de Bôris Fausto sobre as estatísticas criminais de São Paulo no período de 1892/1916 "...dentre 178.120 pessoas presas na cidade, 149.245 (83,8%) foram detidas pela prática de contravenções ou para averiguações ...". (11). As contravenções que respondem pela quase totalidade das prisões são respectivamente embriaguez, desordem e vadiagem. E, embora em termos estatísticos a rubrica vadiagem seja responsável por apenas 20% destas prisões é fundamentalmente sobre a figura do vadio que recaem as preocupações dos vários agentes do sistema policial. (12).

Na virada do século a questão da vadiagem é percebida e pensada de forma ainda bastante difusa. Não se diferencia claramente no interior desta população flutuante, que não se pode conhecer, entre vagabundos, viciados ou mendigos. As causas e os culpados do fenômeno da vadiagem indicados variam de ano para ano e de secretário para secretário. Ora aponta-se como tendo parte da culpa "...os encarregados da corrente imigratôria para nosso país...", (13) o crescimento urbano desenfreado "... que avoluma na capital uma sociedade heterogênea com nível intelectual e moral oscilante..."(14), ora o despreparo e a insuficiência da força policial. Os remédios pensados e propostos variam desde a reforma do Código Penal, o aperfeiçoamento do

10. BRUNHOFF, Suzanne de. Estado y Capital. Madrid, Editorial Villalar, 1978, pp. 14 e 26.

11. FAUSTO, Boris, op.cit., p.2.

12. Em relação à vadiagem, a questão da embriaguez e da desordem são pouco discutidas nesta documentação. Na verdade como indica Ligia Silva, em comentário ao já citado trabalho de Bôris Fausto, estas rubricas policiais bem como a sua repetida aplicação podem estar cheias de significação no que diz respeito às condições de vida, estratégias de resistência e controle do proletariado urbano no período. No entanto, para a exploração destas direções de pesquisa os relatórios mostram-se insuficientes e limitados.

13. Relatório do Secretário de Justiça e Segurança Pública, 1894, p.6.

14. Relatório do Chefe de Polícia, 1893, p.14.

sistema judicial e penitenciário e a criação de instituições de assistência e trabalho.

É no interior do relatório do chefe de polícia relativo ao ano de 1902 que pela primeira vez se expressa claramente a definição da figura do vadio diferenciando-a da do mendigo. Assumindo as definições e as penas previstas no Código Penal, para o chefe de polícia, vadio é o indivíduo "que deixar de exercer profissão, ofício ou qualquer mister em que ganhe a vida, não possuindo meios de subsistência e domicílio certo em que habite...". A pena prevista para o delito da vadiagem era então a prisão celular de 15 a 30 dias, devendo o contraventor tomar ocupação logo após o cumprimento da pena. A tênue diferenciação entre o vagabundo e o mendigo é estabelecida principalmente através do direito de assistência reputado a este último. (15).

Por volta da metade da década, através da discussão da questão da vadiagem e do vadio, já se expressa de forma bastante precisa a separação entre trabalho e não-trabalho por meio do enaltecimento do primeiro e da criminalização deste último. Contestando a exigência de domicílio incerto postulada pelo Código Penal para a caracterização da vadiagem, em 1904, o chefe de polícia pondera que "... definindo a infração, o código esquece, de uma parte, um dos seus elementos essenciais, que é a validade do ocioso e, por outro lado, exige a condição da incerteza do domicílio, circunstância que a generalidade dos escritores reputam indiferente, por isso que a característica da vagabundagem não é a vida errante mas a desobediência à lei sudo trabalho". Nesta mesma direção é posta em dúvida a eficácia da prisão celular como medida regenerativa do vadio e em seu

15. Relatório do Chefe de Polícia relativo ao ano de 1902, p.13.

lugar é proposta a pena do trabalho coato, em estabelecimentos apropriados, sem qualquer processo preparatório e num sistema de penas indeterminadas. Segundo o mesmo relatório: "A pena específica da vagabundagem é incontestavelmente o trabalho coacto. É a pena específica, porque realiza completamente as duas funções que lhe incumbem: tem eficácia intimidativa, porque o vagabundo prefere ao trabalho a fome; tem poder regenerativo, porque, submetido ao regime das colônias agrícolas ou das oficinas, os vagabundos corrigíveis aprendem a conhecer e a prezar as vantagens do trabalho voluntariamente aceito." (16).

No período 1906/1911, as propostas de abolição da prisão celular enquanto pena para a vadiagem parecem não ter vingado. Ao contrário, na frente da pasta da justiça e segurança pública, Washington Luis - até então o secretário que permanece por maior tempo no cargo - desenvolve intensa campanha de repressão aberta a vadiagem tendo como lema "não prender sem motivo, não prender sem processar". (17). Criticando o sistema de multas e habeas corpus, a campanha parece buscar maior rigor na estigmatização do desocupado enquanto vadio, na medida em que advoga maior cuidado nas prisões, mas ao mesmo tempo maior energia na penalização do delito. No período diminuem as prisões mas aumentam os inquiridos e condenações por vadiagem. O aparecimento da rubrica de vadiagem reincidente na classificação das contravenções durante os anos de 1911/1912 parece indicar a solidificação desta postura.

As posturas e noções expressas na documentação policial parecem indicar que já no início dos anos 10 a figura do vadio e as políticas repressivas do aparato policial contra a vadiagem

16. Relatório do Chefe de Polícia relativo ao ano de 1904, pp. 5/6.

17. O sentido desta campanha bem como seus resultados iniciais são relatados no relatório de ano de 1906, pp. 14/17.

tem um momento de definição e assentamento. A partir deste momento, tal discussão do problema da vadiagem vai perdendo espaço e força no interior desta documentação. Na conjuntura de crise e desemprego da metade da década o aparato policial parece assumir pelo menos temporariamente um discurso diferenciado. Nesta conjuntura os desocupados ganham o nome de desempregados e a polícia assume como uma de suas funções o direcionamento de contingentes de desempregados para colocações no interior do Estado.

3.2. Os Menores e os Mendigos

No interior desta documentação, o mesmo processo e lógica que constituem as noções definidoras do vadio e as políticas de repressão a vadiagem, engendram a discussão e as propostas destinadas a assistir, amparar, regenerar ou educar os pobres das cidades. Neste período, os agentes do aparelho policial pensam, discutem e propõem a criação de várias instituições com o sentido de disciplinar parcelas desocupadas da força de trabalho tais como institutos disciplinares, casas correccionais, albergues ou asilos. Embora a efetividade dessas instituições junto ao mercado de trabalho não possa ser avaliada somente através destas fontes, elas são estimulantes no que sugerem de concepções e propostas.

Na discussão sobre a atuação "positiva" do Estado via aparelho policial no período junto a determinadas parcelas da população pobre e desocupada da cidade ganham destaque a questão da mendicidade e dos menores abandonados.

Desde a virada do século as autoridades policiais sentem e discutem o problema deste "número infinito de crianças que

diariamente vagam pelas ruas, maltrapilhas e mendigando." (18).
 O acelerado crescimento urbano aliado ao fato de que a indústria nascente vá incorporando significativos contingentes de crianças a força de trabalho ativa parecem não só agudizar o problema mas também redefiní-lo. Progressivamente a questão dos menores "abandonados, vadios ou viciados" é encarada menos como um problema da caridade privada e mais como uma questão de responsabilidade pública. Sua regeneração pensada mais como uma questão de disciplina e treinamento profissional do que de correção pelo castigo. As instituições adequadas para abrigá-los menos como casas de correção e mais como institutos disciplinares.

A história do Instituto Disciplinar do Tatuapé, que parece ter sido a principal instituição estatal para abrigar menores contraventores ou abandonados no período, em certa medida sintetiza esta trajetória. Desde o final do século XIX são recorrentes no interior dos relatórios as preocupações e as discussões sobre a necessidade da criação de "estabelecimentos de trabalho", "casas de trabalho", enfim, "instituições adequadas ao emprego do tempo e do ensino profissional dos órfãos e de menores abandonados." (19). No entendimento destes agentes ao Estado cabia assumir a responsabilidade pelo problema sendo então secundado por uma atuação orientada de instituições beneficentes particulares subsidiadas pelo governo.

Em 1902, pela lei nº 844, é criado o Instituto Disciplinar do Tatuapé que busca evitar que a antiga Chácara do Tatuapé, uma instituição privada de assistência a menores, se transformasse "meramente em um orfanato". (20). Para o institu-

18. Relatório do Chefe de Polícia do Estado de São Paulo, 1895, p. 7

19. Relatório do Secretário da Justiça do Estado de São Paulo, 1893, p. 82.

20. Relatório do Chefe de Polícia do Estado de S. Paulo, 1902, pp. 12/13.

to é pensado um sistema de ensino profissional que através da terapia do trabalho livrasse os menores dos vícios e penúria a que estavam sujeitos seus pais e os preparasse para a vida produtiva. Assim, o objetivo principal da instituição seria o de "incutir hábitos de trabalho e educar fornecendo instrução literária e profissional aos menores vadios, vagabundos, abandonados, viciosos, etc.". (21). Desta forma, já no início do século, para o aparelho policial não existem dúvidas quanto a eficácia disciplinadora do trabalho.

No período posterior, a discussão sobre a regeneração de menores e o desenvolvimento do Instituto Disciplinar terá como eixo a questão da adequação da formação profissional à ministrada às exigências do mercado de trabalho em São Paulo. Desde então, a discussão passa a girar em torno da definição do ensino mais apropriado a estes menores se de natureza agrícola ou industrial. E embora durante todo o período entre 1906/1911 Washington Luis tenha defendido a implantação de um ensino agrícola, já que a agricultura "é uma indústria alegre e sadia" que proporcionaria ao menor uma formação mais adequada, prevaleceria uma orientação industrial que formasse o menor para o trabalho nas fábricas e oficinas. (22). Em 1915, avaliando os resultados satisfatórios alcançados pela instituição, o secretário dava conta de sua completa adequação aos ofícios que se desenvolviam na cidade de São Paulo (23).

Por ser travada de forma mais assistemática e pontual a discussão sobre a mendicidade nos leva de forma mais generalizante as concepções e propostas com respeito a assistência pú -

21. Relatório do Secretário da Justiça e Segurança Pública do Estado de São Paulo, 1906, p.110.

22. Ibidem, p. 111.

23. Relatório do Secretário da Justiça e Segurança Pública do Estado de São Paulo, 1915, p.33.

blica. Diferentemente da do vadio, da do desordeiro, da do ladrão, da do jogador, a figura do mendigo é sempre definida de forma bastante difusa podendo significar o pobre, o desempregado temporário, o trabalhador enfermo, o menor abandonado, o velho, enfim as parcelas pobres, desocupadas e desamparadas da força de trabalho. A atuação de mendigos, pedintes, maltrapilhos na cidade, denunciada pela grande imprensa, é cobrada como uma responsabilidade da polícia e dos poderes públicos. Aqui não se trata somente de transformar menores vadios em trabalhadores disciplinados e capazes, mas manter contingentes de desocupados nos limites da disciplina imposta pelo regime do trabalho assalariado. Ao Estado, e no período, em grande parte ao aparelho policial, impõe-se não só manter estes desocupados enquanto indivíduos totalmente expropriados reprimindo formas alternativas de sobrevivência tais como jogo, furto, falsificação, prostituição, mas também discipliná-los segundo as regras do trabalho fabril.

Durante todo o período, a preocupação central expressa nestes relatórios é a de direcionar a assistência pública e privada para fora do campo da caridade. Assim em sua discussão sobre o problema da mendicidade na cidade de São Paulo, o chefe de Polícia, em 1904, chega a conclusão que "A beneficência privada cumpre secundar a ação preventiva dos poderes públicos. Até agora, em São Paulo, a assistência se tem exercido geralmente pela forma unilateral da esmola. Mas, assim como é preciso que a repressão da vagabundagem se realize pela imposição do trabalho, assim também a beneficência privada deve consistir na obtenção de trabalho para os vagabundos de ocasião." (24). Nesta direção o policial ainda propõe: "Quantos institutos salutareos poderiam ser aclimados entre nós, desde as colônias

24. Relatório do Chefe de Polícia do Estado de São Paulo, 1904, p.6.

agrícolas que florescem na Alemanha e na Holanda, até as Bolsas de Trabalho e as Uniões Profissionais que, em outros países, tem sido pródigas em benefícios! Há sobretudo uma classe de associações que urge implantar em nosso meio: o seu tipo é a "Société Generale pour le patronage des liberés." (25).

No decorrer da primeira década são recorrentes as propostas para que o Estado assumia de forma mais direta a assistência aos pobres através da criação de albergues e asilos públicos. A concepção de como deveriam ser estas instituições é descrita de forma detalhada e sofisticada pelo chefe de polícia da capital em sua proposta de reformulação de uma instituição municipal carioca destinada a receber mendigos. Para ele: "Esse útil estabelecimento, uma vez ampliado, poderá abrigar definitivamente os verdadeiros mendigos que são remetidos pela Polícia e ao mesmo tempo ter um pavilhão apropriado a receber ocasionalmente os pobres válidos, que se encontrem na impossibilidade de manter-se e os que tenham cahido em momentâneo infortunio. Será uma modesta Work-house, dividida em duas partes: uma destinada aos pobres admitidos por um certo tempo, e outra destinada aos que procurem um abrigo provisório, em troca do qual deixem uma parcela de trabalho. Os primeiros tornam-se habitantes da Work-house, e os segundos não passam de hospedes passageiros, são os casuels, os vagrants, como os chama a lei inglesa." (26).

No que diz respeito a constituição das relações Estado Classe no período, e, principalmente ao papel desempenhado pelo aparelho policial neste processo, seria interessante apontar que já em 1909, são expressas propostas bastante acabadas e generalizantes sobre a questão da assistência pública aos po-

25. Ibidem.

26. Relatório da Polícia de Distrito Federal apresentado ao Ministro da Justiça pelo Chefe de Polícia, 1908, p. XXI.

bres e desocupados. Nesta medida torna-se importante reproduzir na íntegra as propostas apresentadas ao Ministro da Justiça. Para o chefe de Polícia da capital, então devia-se resolutamente agir para enfrentar o problema da assistência promovendo:

- I - A unificação systemática da assistência pública propriamente dita;
- II - A ampliação e organização definitiva dos Asyls, transformados em escolas profissionais e com capacidade no mínimo para acolherem 500 crianças.
- III - A reorganização da Escola 15 de Novembro, dotadora de melhoramentos taes que, em breve, possa ser um verdadeiro centro industrial para a educação técnica de 400 menores.
- IV - A fundação da Escola de Reforma, destinada ao menores criminosos, aparelhada para iniciar desde logo a correção pelo trabalho agrícola desses entes que a sociedade tem o dever de amparar na primeira queda, evitando que, na prisão commum, adquiram os hábitos de perversão dos criminosos reincidentes.
- V - Auxílios às associações privadas que, sob a fiscalização do Estado, promovam e mantenham creches, jardins da infancia e assistência hospitalar às crianças desvalidas;
- VI - A criação de albergues nocturnos, mantidos pelo Governo municipal e situados nos diversos bairros da cidade, principalmente nos centros de mais densa população proletária.
- VII - A extinção das hospedarias, centros de perdição e de miséria, que contribuem para o augmento da criminalidade, das molestias infecciosas, dos vi

cios mais abjetos e são outros tantos refugios de vagabundos e desordeiros.

VIII - O augmento do Azylo de Mendicidade, que deve ser mantido sob outro regimen e entregue ao Governo da União.

IX - O estabelecimento de uma penitenciária agricola, afim de ser cumprida as penas nos termos do art. 48 do Cod. Penal.

X - A promulgação de lei repressiva do alcoolismo, substituindo efficientemente disposições impraticáveis da lei actual.." (27).

Como em todas as propostas contidas nesta documentação, aqui as preocupações se dirigem expressamente aos contingentes desocupados da força de trabalho. Não há nenhuma disposição em enfrentar as questões de assistência colocadas pela força de trabalho ativa. Mas seria essa uma questão real colocada pelo processo histórico para o Estado brasileiro no período? Uma determinada leitura destas fontes permite propor que a questão central a ser enfrentada pelo Estado, colocada pelo mercado de trabalho em formação e pela luta de classes, era a da disciplinarização e assistência ao exercito industrial de reserva.

Nos parece que a questão da regularização das condições do contrato de trabalho é colocada em pauta como um problema a ser enfrentado pelo Estado e pelas classes dominantes a partir da segunda década. É claro que desde a virada do século as greves das diversas categorias e setores vinham colocando a questão. No entanto parece ser a partir do Congresso de 1906 e da greve de 1907 que pela primeira vez o próprio movimento

27. Relatório da Polícia do Distrito Federal apresentado ao Ministro da Justiça pelo Chefe de Polícia, 1909, pp. XVIII e XIX.

to se propõe de forma generalizada a questão. Os dados sobre dispensa sumária dos trabalhadores em serviços bem como sua fácil substituição, observados durante a investigação, contribuem para a afirmação desta proposição. No contexto da luta de classes a questão da regularização e normatização das condições de compra e venda da força de trabalho emergirá com maior força questionadora para as classes dominantes e para o Estado no interior dos movimentos da conjuntura 1917/1920.

Já a questão do controle, assistência e disciplinarização das camadas desocupadas da força de trabalho coloca-se sob outro ângulo. Em certa medida, para as diversas instâncias do poder em constituição no espaço urbano-industrial enfrentar os problemas do crime, da vadiagem e da miséria parecem se colocar como centro da questão social.

Aí o sentido das formulações e propostas contidas na documentação policial parecem se constituir numa direção negadora da caridade privada. Na organização da cidade trata-se de pensar, propor e impor a eficácia disciplinadora do trabalho as salariado ao conjunto dos desposuídos. Assim a noção de caridade privada impõe-se a da responsabilidade pública; a correção da vadiagem passa a ser entendida menos como uma questão de correção pelo castigo do que disciplinarização pelo "treinamento" profissional e pelo trabalho coato. As instituições reformadoras propostas passam a ser pensadas mais como instituições profissionais, work-houses do que orfanatos e asilos.

Como colocado anteriormente, a receptividade a estas propostas no interior do aparelho de Estado como um todo bem como sua possível implementação e efetividade são questões difíceis de serem discutidas e avaliadas somente neste nível de pesquisa. No entanto a presença marcante dessas propostas e

concepções no interior desta documentação nos indicam novas direções de pesquisa sobre a constituição das relações entre o aparelho policial e o proletariado urbano no período. É preciso ressaltar que não estamos aqui questionando o caráter repressivo e violento assumido por estas relações, mas sim postulando que no período a repressão policial recai sobre o proletariado com formas diferenciadas. A força do aparelho policial foi exercida não só através da repressão aos líderes anarquistas e ao movimento organizado mas também à vadiagem e à desordem. Não só sob a forma de espancamentos e prisões mas também através da criação de institutos disciplinares, casas correcionais e modestas work-houses.

C O N C L U S Ã O

Discutir a experiência dos trabalhadores em serviços' como parte constitutiva da experiência do proletariado urbano no período da Primeira República, significou enfrentar questões relativas ao seu processo de "diferenciação" no interior da classe. No decorrer do trabalho de pesquisa buscamos incorporar a tensão resultante da proposta de apreender a experiência destes trabalhadores como parte da vivência da classe, mas que se constituía a partir de condições diversas de outros contingentes do proletariado, principalmente do proletariado fabril.

Aliás, na raiz de nosso interesse pelo estudo dos trabalhadores em serviços sempre esteve presente a busca do entendimento de como, no interior da prática política e da teoria social, estes contingentes de trabalhadores passam a ser diferenciados dos demais trabalhadores urbanos. Em certa medida, buscar apreender as condições concretas a partir das quais pudéssemos discutir a construção desta segmentação ocupou grande parte do tempo desta pesquisa.

Na literatura de tradição marxista sobre a formação das classes sociais, a inserção na produção tem sido tomada, via de regra, como a determinação central que informa o trabalho de pesquisa e a discussão sobre comportamentos ou práticas das classes sociais ou setores das mesmas. No caso dos trabalhadores em serviços, o pressuposto que os define como trabalhadores improdutivos transforma-se em elemento teórico privilegiado que explica práticas políticas revolucionárias, reacionárias ou reformistas.

No decorrer de nosso trabalho, sem minimizar o pressuposto teórico que define os trabalhadores em serviços como trabalhadores improdutivos, buscamos principalmente discutir como

esta determinação foi apreendida e experimentada no interior da luta. Discutida nesta direção, a questão da inserção na produção adquire novos significados e conotações. Torna-se importante, num primeiro momento ressaltar que para os protagonistas do embate o fato destes trabalhadores estarem alocados em atividades não fabris, da esfera da circulação ou nos serviços públicos, em nenhum momento significou a sua exclusão do movimento da classe.

Assim mesmo, nas fontes pesquisadas do período imprensa operária, grande imprensa, ou fontes oficiais, a percepção das condições diferenciadas vivenciadas pelos trabalhadores em serviços é progressiva e pontualmente formulada. Nestas formulações a inserção produtiva diferenciada dos trabalhadores em serviços é apreendida através de elementos tais como: a posição estratégica destes trabalhadores no interior do processo de acumulação de capitais no período; a essencialidade destas atividades para o funcionamento da cidade; a natureza "pública" de determinadas atividades e a presença do público como elemento de intermediação na maioria dos processos de trabalho a serem levados a cabo. No decorrer do período estes elementos serviram tanto para identificar estas atividades, como áreas perigosas e privilegiadas ao controle por parte do patronato e das diversas agências governamentais, como áreas que tinham maior poder de resistência por parte dos trabalhadores.

Como buscamos discutir no desenvolvimento deste trabalho, na vivência dos trabalhadores em serviços, durante este período, o Estado, através das diversas agências do poder municipal e estadual que então se constituíam, insinua-se como uma presença bem mais ativa do que em relação aos trabalhadores fabris. O próprio fato destas atividades se constituírem em ser

viços essenciais e corriqueiros ao funcionamento da cidade, colocava estes trabalhadores sob o controle cotidiano das agên -
 cias governamentais. A pressão advinda seja da ação do patrona -
 to, através dos canais do sistema político, das associações de
 classe ou mesmo através da grande imprensa, resultou num progres -
 sivo processo de vigilância sobre o dia a dia e o movimento des -
 tes trabalhadores. Aí empenham-se desde as agências de identifi -
 cação e fiscalização até a chefatura de polícia. Neste sentido,
 a existência no setor de áreas não subordinadas diretamente ao
 capital individual propiciaram o estabelecimento de um relacio -
 namento direto entre parcelas destes trabalhadores e as diver -
 sas agências do poder estatal. Em certa medida, podemos propor
 que muitas das preocupações e medidas pioneiras que seriam em -
 preendidas pelo Estado, à partir da segunda década, através do
 Departamento Estadual do Trabalho ou de outras agências, no que
 diz respeito às condições de vida e trabalho do proletariado ur -
 bano, encontram neste relacionamento cotidiano com os trabalha -
 dores em serviços um primeiro espaço de formulação e experi -
 mentação.

Da mesma forma, no interior principalmente das gran -
 des empresas do setor tais como a Light e as ferrovias, medidas
 precursoras que mais tarde seriam adotadas por muitas empre -
 sas tais como a constituição de instrumentos assistencialistas
 de controle como associações beneficentes, auxílio aos empregados
 enfermos, etc, e políticas de qualificação e treinamento de
 empregados são desde cedo combinadas à intensa repressão à or -
 ganização independente dos trabalhadores e à política de demis -
 são sumária dos insubordinados, descontentes e despreparados.

As determinações concretas que colocavam estas ativi -
 dades como serviços essenciais ao funcionamento da cidade cu co

mo estratégicas ao processo de acumulação, no período, foram incorporadas pelos próprios trabalhadores no interior do processo de luta de forma ambígua e contraditória.

Apesar da consciência de que a importância e necessidade regular desses serviços aumentava seu poder de barganha frente ao patronato e ao Estado, no processo de resistência cotidiana destes trabalhadores a vivência de suas condições concretas de exploração é incorporada de "forma bastante ambígua." Em seu movimento e na formulação de suas reivindicações os trábalhadores em serviços muitas vezes incorporam condições necessárias ao funcionamento dos serviços - tais como realização ininterrupta, continuidade do atendimento, intermediação do público - como condições necessárias ao próprio exercício da profissão. Daí em determinados momentos do embate, frente ao patronato e ao Estado, estes próprios trabalhadores assumem e incorporarem as suas condições de exploração como diferenciadas i dos contingentes fabris.

Na verdade, no caso dos trabalhadores em serviços, as determinações concretas que mediam as relações de exploração - tais como intermediação do público, sua natureza "pública" entre outras - tornando-as mais ambíguas e veladas que parecem se constituir na base para sua segmentação e diferenciação no interior da classe. O acompanhamento do processo de luta destes trabalhadores neste momento inicial da formação das relações as salarizadas urbanas parece indicar que a constituição das práticas de dominação sobre este setor específico do proletariado assentam-se justamente sobre sua definição enquanto setor diferenciado no interior da classe.

No nosso entender torna-se importante ressaltar que

para o debate atual emerge como questão de fundo a forma como essas ambiguidades são incorporadas no interior da teoria social ou mesmo no corpo das propostas e projetos de diferentes correntes políticas que buscam organizar o movimento operário. Na verdade, a definição deste setor de trabalhadores enquanto um setor diferenciado dos trabalhadores fabris, construída pela dominação burguesa, parece ser incorporado como um dado "real" colocado pelo processo de produção e pela forma de inserção destes trabalhadores no interior do mesmo.

Discutir a experiência dos trabalhadores em serviços como parte constitutiva da do proletariado urbano significou também enfrentar questões gerais relativas ao processo de gestão e formação do trabalhador assalariado urbano enquanto um novo agente social.

No interior do trabalho de investigação, o processo de constituição das atividades de serviços e dos trabalhadores em serviços enquanto parcela do proletariado urbano emergiu como parte do processo mais amplo de formação e organização do espaço urbano e do mercado de trabalho.

A cidade apresenta-se como um novo campo de definição da luta a ser enfrentado tanto pela burguesia e como pela resistência do proletariado em constituição. Se por um lado, o capital privado - e por vezes estrangeiro - logra desde o início dominar e organizar vastas áreas constitutivas da infra-estrutura urbana, tais como transportes de passageiros, fornecimento de energia, etc, por outro, áreas significativas tais como transporte de mercadorias e cargas em geral se mantêm enquanto áreas de resistência à ampliação da dominação capitalista. Às diversas agências do poder municipal e estadual, então em constitui-

ção, impunha-se não somente fiscalizar e garantir a expansão capitalista no processo de organização da cidade, como também manter sob controle estrito as áreas alternativas de resistência.

Na organização do mercado de trabalho urbano, a disciplinarização de grandes contingentes de despossuídos segundo as regras do assalariamento emerge como uma das questões centrais a ser enfrentada na constituição de uma ordem urbana-industrial. Af, sem dúvida, colocam-se as questões relativas a necessidade de conhecer, organizar e controlar as condições de reprodução da força de trabalho ativa. No entanto, acima destas, ressaltam as preocupações e problemas relativos à necessidade de identificar, conhecer e controlar um vasto contingente de despossuídos que se estabelece na cidade, e no qual estão também incluídos os trabalhadores ativos, bem como as "classes perigosas".

Neste sentido, no caminho de investigação e problematização do tema da formação do trabalhador assalariado urbano torna-se necessário aprofundar a discussão também nesta direção. No interior do trabalho, a discussão da experiência de organização da dominação no mercado de trabalho parece indicar que as questões centrais colocadas para as classes dominantes e para o Estado no período são as da constituição e controle do exército industrial de reserva e a da identificação, separação e controle dos contingentes ativos dos não ativos da força de trabalho.

Importante ressaltar ainda, que nesta conjuntura, o aparelho policial parece emergir como uma das únicas agências capazes de lidar e pensar sobre a questão dos despossuídos assim como com a dos "subversivos e perigosos". Assim, resulta também como proposição deste trabalho maiores discussões para

aprofundar o significado de neste período de nossa história se
entender a questão social enquanto uma questão de polícia.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

B I B L I O G R A F I A

- ALMEIDA, Anna Luiza O. de. Distribuição de Renda e Emprego em Serviços. Rio de Janeiro, Coleção Relatórios de Pesquisa IPEA/INPES, 1974.
- ALTVATER, Elmar. "Notas sobre alguns problemas del intervencionismo de Estado" in El Estado en el Capitalismo Contemporáneo. Mexico, Siglo XXI, 1982.
- ARAÚJO FILHO, J.R. de. "A população paulistana" in A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, Vol. II, pp. 167/244.
- BASTOS, Humberto. ABC dos Transportes. Rio de Janeiro, s/d.
- BEILGUELMAN, Paula. Os Companheiros de São Paulo. São Paulo, Ed. Símbolo, 1977.
- BOSCHI, R. Raul (org). Violência e Cidade. Rio, Zahar Editores, Coleção Debates Urbanos 2, 1982.
- BRAVERMAN, Harry. Trabalho e Capital Monopolista. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1980.
- BRESCIANI, M.S.M. Liberalismo: Ideologia e Controle Social: Um estudo sobre São Paulo de 1850 a 1910. São Paulo, Tese de Doutorado na USP, 1976.
- BRITO, F.S. Rodrigues. Abastecimento d'Água de São Paulo. - São Paulo, 1911.
- BRUNHOFF, Suzanne de. Estado y Capital. Madrid, Editorial Villar, 1978.
- CANO, Wilson. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. - São Paulo, DIFEL, 1977.
- COBB, Richard. The Police and The People: French Popular Protest 1789/1820. Londres, Oxford Paperbacks, 1972.

- DEAN, Warren. A industrialização de São Paulo. São Paulo, DIFEL, 1976.
- FAUSTO, Bóris. Trabalho Urbano e Conflito Social. São Paulo, DIFEL, 1976.
- _____. Crime e Cotidiano. São Paulo, Brasiliense, 1984.
- FENELON, Dêa Ribeiro. "Estado, Poder e Classes Sociais" in Industrialização e Classe Operária. Campinas, 1983.
- FERNANDES, A. de Oliveira. A indústria de Energia Elétrica no Brasil. Rio de Janeiro, s/d.
- FERREIRA, Maria Nazareth. A Imprensa Operária no Brasil: 1880/1920. Petrópolis, Editora Vozes, 1978.
- GARETH, Steman Jones. Outcast London. Londres, International Publishers, 1978.
- _____. "Workng-class culture and working-class politics in London, 1870/1900" In Journal of Social History, Summer, 1974, Vol. 7, nº 4.
- GOMES, Angela M. S. Burguesia e Trabalho. Rio, Editora Campus, 1979.
- GORZ, Andre e outros. Divisão Social do Trabalho e Modo de Produção Capitalista. Porto, Publicações Escorpião, 1976.
- GOUGH, Ian e outros. Trabajo Productivo e Improductivo. México, Ediciones El Caballito, 1978.
- HALL, Michael M. e PINHEIRO, Paulo S. "On widening the scope of Latin American working-class history: some general considerations and a Brazilian case study". mimeo, 1983.
- _____. "The control and policing of the working-class in Brazil". mimeo, 1983.
- HARTWELL, R.M. "The service revolution: the growth of services in modern economy" in The Fontana Economic History of Europe: The Industrial Revolution. Londres, Collins/Fontana Books,

1973.

HOBBSBAWM, Eric J. Os Trabalhadores. São Paulo, Paz e Terra, 1981.

_____. "Social Marginality in The History of European Industrialization" in Revista Latino-Americana de Sociologia Volume V, nº 2, julho de 1969.

KHOURY, Yara Aun. As Greves de 1917 em São Paulo e o Processo de Organização Proletária. São Paulo, tese de mestrado da PUC de São Paulo, 1978.

LIMA, Ricardo. "Notas sobre as origens do mercado de trabalho urbano no Brasil - 1889/1930". Brasília, mimeo, 1979.

LINHARES, Hermínio. "As greves operárias no Brasil durante o primeiro quartel do século XX" in Estudos Sociais. Rio, julho/agosto de 1958.

LLOYD, Reginald (org). Impressões do Brasil no Século XX. Lloyds Greater Britain Publishing, 1913.

LOJKINE, Jean. O Estado Capitalista e a Questão Urbana. São Paulo, Martins Fontes, 1981.

LOWRIE, S.H. "Pesquisa de Padrão de Vida das Famílias dos Operários da Limpeza Pública da Municipalidade de São Paulo" in Revista do Arquivo Municipal. São Paulo, Departamento de Cultura, nº 51, 1939.

LUSO, João (org.). Os Estados Unidos do Brasil Ilustrado. South American Intelligence, 1919.

MADEIRA, F.R. e SINGER, Paul. "Estrutura do Emprego e Trabalho Feminino no Brasil, 1920/1970" in Cadernos CEBRAP nº 13. São Paulo, CEBRAP, 1973.

MARAM, S.L. Anarquistas, Imigrantes e o Movimento Operário Brasileiro 1890-1920. Rio. Paz e Terra, 1979.

MARX, Karl. Historia Critica de la Teoria de la Plusvalia. Buenos Aires, Ediciones Brumario, 1974.

- MATOS, Odilon N. de. "São Paulo no século XIX" in A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1953.
- MORSE, Richard M. A Formação Histórica de São Paulo. São Paulo, DIFEL, 1970.
- PETRONE, Pasquale. "São Paulo no século XX" in A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- PINHEIRO, Paulo S. "Trabalho Industrial no Brasil: Uma Revisão" in Estudos CEBRAP nº 14. São Paulo, CEBRAP, out/nov/dez/ de 1975.
- _____. Crime, Violência e Poder. São Paulo, Brasiliense, 1983.
- PINTO, Alfredo Moreira. A Cidade de São Paulo em 1900: Impressões de Viagem. Rio de Janeiro, 1900.
- POLANYI, Karl. A Grande Transformação: as origens de nossa época. Rio, Editora Campus, 1980.
- RADESCA, Maria de Lourdes P.S. "O problema da energia elétrica" in A Cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- RECLUS, Élisée. Estados Unidos do Brasil: Geografia, Ethnografia, Estatística. Rio, H. Garnier Livreiro, 1900.
- DAES, Décio. Classe Média e Política na Primeira República Brasileira. Petrópolis, Vozes, 1975.
- SAES, Flávio Azevedo M de. As ferrovias de São Paulo 1870/1940. São Paulo, Hucitec, 1981.
- SEGNINI, Lilliana R.P. Ferrovia e Ferrovianos. São Paulo, Cortez Editora, 1982.

- SFERRA, Giusepyina. Anarquistas e Anarco Sindicalistas na Imprensa Operária do Brasil, 1906/1907. Piracicaba, mimeo 1982.
- SIMÃO, Azis. Sindicato e Estado. São Paulo, Dominus Editora, 1966.
- STIEL, Waldemar C. História dos Transportes Coletivos em São Paulo. São Paulo, MacGrawhill do Brasil/EDUSP, 1978.
- THOMPSON, Edward P. Tradición, Revuelta y Consciencia de Clase. Barcelona, Editorial Crítica, 1979.
- VIANNA, Luis Werneck. Liberalismo e Sindicato no Brasil. Rio, Paz e Terra, 1978.
- VILLALOBOS, André e outros. Classes Sociais e Trabalho Produtivo. São Paulo, CEDEC/Paz e Terra, 1978.
- VILLELA, A. V. e SUZIGAN, Wilson. Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira, 1889/1945. Rio, IPEA/INPES, 1973.

JORNAIS OPERÁRIOS E GRANDE IMPRENSA

São Paulo 1890/1925

CORREIO PAULISTANO

O COMBATE

O ESTADO DE SÃO PAULO

O AMIGO DO POVO. São Paulo, Ed. Neco Vasco, 1902/1904.

O COSMOPOLITA (Órgão dos Empregados em Hotéis, Restaurantes, Cafés, Bares e Classes Congeneres). Rio de Janeiro, 1916/1917.

FOLHA DO POVO. São Paulo, Ed. Edgard Leuenroth, 1908/1909.

A LUTA PROLETÁRIA (Órgão da Federação Operária do Estado de São Paulo). São Paulo, 1906/1908.

NOVO RUMO. Rio de Janeiro, 1906/1907.

A PLEBE. São Paulo, Ed. Edgard Leuenroth, 1917.

A VOZ DO TRABALHADOR (Órgão da Confederação Operária Brasileira). Rio de Janeiro, 1908/1915.

A VOZ DA UNIÃO (Órgão dos Empregados em Cafés).

São Paulo, 1922/1923.

FONTES ESTATÍSTICAS, RELATÓRIOS E OUTROS

1890/1920

- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo, Departamento Estadual de Estatística de São Paulo, 1901/1920.
- BOLETIM DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DO TRABALHO. São Paulo, Departamento Estadual do Trabalho, 1912/1927.
- BOLETIM DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA. São Paulo, Departamento Estadual de Estatística, 1939.
- COLEÇÃO DE LEIS DO BRASIL. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, - 1890/1921.
- RECENSEAMENTO DE 1890. Rio de Janeiro, Diretoria Geral de Estatística.
- RECENSEAMENTO GERAL DO BRASIL, 1920. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1962.
- RELATÓRIO APRESENTADO AO SECRETÁRIO DOS NEGÓCIOS DO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO PELO DIRETOR DA REPARTIÇÃO DE ESTATÍSTICA E ARCHIVO. Rio de Janeiro, Typografia Lenzinger, 1894.
- RELATÓRIO ENVIADO A CÂMARA MUNICIPAL PELO PREFEITO. São Paulo, Casa Vanorden, 1894/1921.
- RELATÓRIO APRESENTADO AO PRESIDENTE DO ESTADO PELO SECRETÁRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA: São Paulo, Typographia Brasil de Rotschild & Cia. 1892/1923.
- RELATÓRIO APRESENTADO AO SECRETÁRIO DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO PELO CHEFE DE POLÍCIA. São Paulo, 1895/1896/1902/1903/1904/1905/1928.
- RELATÓRIO DA POLÍCIA DO DISTRITO FEDERAL APRESENTADO AO MINISTRO DA JUSTIÇA PELO CHEFE DE POLÍCIA. Rio de Janeiro, 1903/1908/1909.