

ROBÉRIO SANTOS SOUZA

***Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia:
trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)***

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação do Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva.

Este exemplar corresponde à redação final da Dissertação defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em 15 / 02 / 2007

BANCA

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva (orientador)

Prof. Dr. Walter Fraga Filho

Prof. Dr. Michael McDonald Hall

FEVEREIRO/2007

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH – UNICAMP**

Souza, Robério Santos

**So89e Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia:
trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909) / Robério Santos Souza. - - Campinas,
SP: [s.n.], 2007.**

**Orientador: Fernando Teixeira da Silva.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.**

**1. Experiência. 2. Trabalho. 3. Classe trabalhadora. 4.
ferrovia – Bahia. I. Silva, Fernando Teixeira da. II. Universidade Estadual
de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.**

**Título em inglês: Experiences of workers in the Bahia's railway: labor, solidarity
and conflicts (1892-1909)**

**Palavras-chave em inglês (Keywords): Experience
Labor
Working class
Railroads - Bahia**

Área de concentração: História Social

Titulação: Mestrado em História

**Banca examinadora: Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva (orientador)
Prof. Dr. Walter Fraga Filho
Prof. Dr. Michael McDonald Hall**

Data da defesa: 15/02/2007

Programa de Pós-Graduação: Pós-graduação em História

RESUMO

A história da estrada de ferro da Bahia ao Francisco, desde a segunda metade do século, foi marcada por diversas experiências de trabalhadores. Naquele período, imigrantes, nacionais e escravos estiveram presentes no mundo de trabalho ferroviário. Enquanto alguns desses homens lutaram para garantir direitos, segundo suas tradições culturais, outros enfrentaram os domínios senhoriais em busca da liberdade de “viver por si”. Nos anos que se seguiram à abolição, outros personagens, diante da experiência da exploração, também se organizaram, desenvolveram práticas associativas e formas de auxílio mútuo, criaram espaços de sociabilidades e construíram mobilizações grevistas na Bahia. Assim, além de buscar compreender as relações de trabalho, esse estudo procura reconstituir algumas dessas experiências de trabalhadores da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, entre o final do século XIX e início do XX.

ABSTRACT

The history of the railway from Bahia to Francisco, since the second half of the century, was marked with several workers' experiences. Immigrants, nationals, slaves were present in the universe of railway work at that time. While same of these workers struggled to guarantee their rights according to their cultural traditions, others faced the power of owners in search of liberty of “self-living”. The following years after abolition, others, in the face of exploration experience, also organized, developed associate practices and ways of mutual help, creating places of solidarity, struggled for rights and justice in Bahia. Therefore, this study search to understand work's relationship, search to rebuild same of these experiences of railway workers, between the end of XIX century and beginning of XX century.

AGRADECIMENTOS

Essa dissertação, além do esforço pessoal, é resultado do apoio, estima, consideração e solidariedade de diversas pessoas. Durante todo o percurso desse trabalho contei com apoio de familiares, de professores, de amigos, colegas da Bahia, do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas.

Inicialmente, agradeço a minha mãe, D. Elza, e a todos meus irmãos que, direta ou indiretamente, renunciaram-se para atender as minhas demandas de diversas ordens. Agradeço a essa guerreira mãe que nos seus desafios de mulher negra superou as dificuldades e criou todos seus filhos sozinha, sem nunca ter recuado diante desse desafio um só instante. Além de minha mãe e meus irmãos, Nina, Simone, Ross, Sandro, entre outros, contei com o apoio de minha família paulista: tia Eloína, Chico e Eliana. Eles foram fundamentais nos tempos “frios” e “quentes” em São Paulo. A todos vocês, meu carinhoso abraço. Em São Paulo, em momento de grande dificuldade, fui felizado pela amizade e solidariedade de João Diógenes (UESB), Francisco (UESB) e Rose. Eles me transportaram e cobriram todos os custos de uma viagem que fiz de São Paulo com destino ao calor da minha família e da Bahia, no meu primeiro ano de mestrado.

Na UNICAMP, tive a oportunidade de frequentar as aulas e disciplinas com grandes mestres da historiografia brasileira. Com eles, aprendi muito do ofício de historiador... Desse modo, agradeço ao Prof. Dr. Fernando Teixeira, meu orientador, que com rigor acadêmico, competência e generosidade, acompanhou esse trabalho. Os professores doutores Cláudio Batalha e Michael Hall, além dos debates e discussões na linha de pesquisa da História Social do Trabalho, participaram da minha banca de qualificação, apresentaram questões e apontaram importantes caminhos a seguir.

Confesso que, além desses professores, indiretamente, tenho acompanhado e me beneficiado das discussões que desenvolvidas no interior do Centro de Estudos em História Social da Cultura – CECULT. Os debates suscitados pelos professores Silvia Lara, Sidney Chalhoub e Robert Slenes, a respeito da história social dos trabalhadores no Brasil, têm oferecido algumas questões fundamentais para minha própria pesquisa.

E por tudo isso, além da generosidade intelectual, gostaria de agradecer a todos os mestres e professores da área de história social do programa de pós-graduação em história da UNICAMP.

Na UFBA, cursei duas disciplinas sobre temas importantes da história social do trabalho. Nessa oportunidade, dialoguei sobre minha pesquisa com os professores doutores Maria Cecília Velasco e Cruz e Antonio L. Negro. Sou beneficiário das discussões, leitura e atenção de ambos professores, em diferentes momentos da escrita da dissertação. Ainda nesse sentido, agradeço ao Prof. Aldrin Castellucci-UNEB pelo intercâmbio de idéias, sugestões e diálogos sobre o tema.

É fundamental registrar aqui meu agradecimento a Profa. Dra. Elizete da Silva. Ela é responsável direta pela continuação desse trabalho, desde os tempos de graduação. Após o falecimento de meu primeiro orientador, Victor Meyer, foi Elizete que assumiu a orientação de meu trabalho, aceitando, com grande generosidade e competência, acompanhar minha pesquisa durante a graduação. Mesmo no mestrado, diante de um momento adverso sem bolsa de estudos, ela incentivou até os últimos instantes. Muito obrigado Elizete! Juntamente com ela, em outro estudo de iniciação científica, contei com a orientação e amizade da Profa. Dra. Maria da Luz Silva.

Assim, agradeço também várias outras pessoas e instituições: a pesquisadora Etelvina Fernandes pela sugestão de documentos e por contribuir com seu próprio estudo para minha dissertação; a Iraci Gama-UNEB, pela cessão de algumas fontes da FIGAM; aos funcionários dos diversos arquivos por onde pesquisei, em especial, a Paulo e Marlene do APEB.

Em relação aos amigos...ah! É uma longa lista de muitas histórias... Na UNICAMP, contei com a amizade e apoio de Samuel e Gláucia, Karol e Jonis, Tina e Gildásio, Aldo, Paula, Livia, Carlos Eduardo (Dudu), Marcelo Mac Cord, Marco Barzano, Rafael Pessoa, Thiago Moratelli, Fabiano Bueno, Eduardo Bittar.... Os mais novos que também integram esse grupo são: Giovana Xavier, Priscila e Adriano. Na Bahia, fui agraciado pela amizade e irmandade de pessoas muito especiais que me acompanharam desde as alegrias, labutas, desilusões e dificuldades vividas no interior da Residência Universitária da UEFS e da própria vida até os desassossegos do árduo caminho da pós-graduação. Prefiro não nomeá-los, pois o espaço é curto e vocês são muitos... Opto por eternizá-los em meu coração! Um fraterno abraço de um *afroirmão* que os ama muito!!!

Com grande carinho, cito apenas Amália, que com “um sorriso nos lábios” e serenidade na vida, incentivou esse trabalho desde o início. Você também está aqui.

Finalmente, agradeço ao CNPq que financiou grande parte desse trabalho. Ademais, sou grato também a FAEPEX-UNICAMP que concedeu auxílio para pesquisa em arquivos do Rio de Janeiro.

ABREVIATURAS

ACB – Associação Comercial da Bahia

AGAM – Associação Geral de Auxílios Mútuos

APEB – Arquivo Público do Estado da Bahia / Salvador

BN – Biblioteca Nacional / Rio de Janeiro

BPEB – Biblioteca do Estado da Bahia / Salvador

CVGBa – Companhia Viação Geral da Bahia

FCM – Fundação Clemente Mariani / Salvador

FIGAM – Fundação Iraci Gama / Alagoinhas

IGHBa – Instituto Geográfico e Histórico da Bahia / Salvador

MCS – Museu Casa do Sertão / Feira de Santana

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A. / Salvador

SUMÁRIO

Introdução	1	
 Capítulo I		
Caminhos de Ferro da Bahia ao Rio São Francisco (XIX – XX)	7	
Caminhos de Ferro da Bahia de São Salvador a Vila de Alagoinhas	15	
Desbravando o sertão em busca do Rio São Francisco.....	22	
História Social e Economia nos caminhos de ferro da Bahia	28	
Organização da Companhia Viação Geral da Bahia em 1909	38	
Mão de obra ferroviária no século XIX	39	
 Capítulo II		
Trabalho ferroviário, mutualismo e sociabilidade operária no pós-abolição	47	
A ordem no trabalho	51	
Trabalhar e morrer sobre os trilhos.....	54	
Organização do Trabalho.....	59	
Lembrar para não esquecer	69	
Casas de “Turmas”	70	
Aspectos do mutualismo e da sociabilidade ferroviária na Bahia	72	
 Capítulo III		
Greves de ferroviários na Velha Bahia Comercial	83	
“Todos unidos e movidos pelo mesmo sentimento”	85	
Uma greve de Solidariedade	106	
“Ainda uma outra greve”	123	
As lutas ferroviárias na Bahia em 1909 e a memória da escravidão	128	
 Considerações Finais		133
Fontes Citadas		135
Bibliografia		141

Dedico esse trabalho a:

Elza, minha mãe...pessoa que amo e penso todos os dias.

Victor Meyer, primeiro orientador(em memória)

Albertina Vasconcelos, amiga que deixou saudades (em memória)

INTRODUÇÃO

Entre outras histórias, a trajetória de Galdino...

Em 10 de agosto de 1892, operários e maquinistas da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco declararam-se em greve, impedindo o prosseguimento de um trem que partia da estação de Periperi. A causa da greve e as estratégias para o sucesso desta já eram conhecidas pelos operários... Os trabalhadores reivindicavam um reajuste nos salários e, para tanto, pressionaram a empresa com a paralisação do transporte ferroviário. A tentativa do superintendente Richard Tiplaydi de desmontar a ação grevista mostrou-se claramente ineficiente, haja vista que “os operários colocaram dois trilhos atravessados diante das duas máquinas e aí se postaram em grande número”.¹ Pelo visto, essa greve resultou positivamente na celebração de um acordo entre patrão e empregados. Se aqui o tal superintendente da estrada encontrou-se numa situação de conflito aberto, no caso que se segue à história mostrou-se diferente.

Em menos de um ano da mobilização grevista na estação de Periperi, alguns operários deslocaram-se para a residência de Richard Tiplaydi, “a fim de oferecerem-lhe o seu retrato fotografado além de dois ramalhetes de flores naturais”. Essa “amigável” ação, ao que parece, traduzia uma decisão coletiva assumida pelos empregados durante uma reunião, numa demonstração de apreço e consideração ao superintendente da empresa.² São dois lados da história de um setor da classe trabalhadora na Bahia...

Embora estivessem submetidos às mesmas formas de exploração e aos mesmos padrões, a história daqueles trabalhadores da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco, grevistas e não-grevistas, demonstrava ser ampla e plural. Além do enfrentamento aberto, esses operários, em sua experiência de classe, também mobilizaram um leque de estratégias e ações de cunho declaradamente paternalista. Tal fato, certamente, não obstruía o conflito classista ou mesmo o reconhecimento comum desses operários como classe trabalhadora.³ Dito de outro modo, isso indica que as experiências da classe trabalhadora são moldadas por um conjunto de interesses, expectativas, estratégias e intenções, por vezes, diversas.

¹ “Greve”. In: *Jornal de Notícias*. 10/08/1892. BPEB.

² “Manifestação”. In: *Jornal de Notícias*. 15/04/1893. BPEB.

³ THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol.1.

A forma como essa diversidade de comportamento (fazer ou não greve, por exemplo), etnia, origem e cultura se expressa na experiência e na história da classe operária brasileira só ganhou espaço nos estudos sobre o trabalho a partir da década de 1980. Uma nova historiografia desse período procurou desmontar um discurso historiográfico que, em nome de uma visão ideal e mitificada da classe operária, desqualificava a voz e a atuação política dos trabalhadores.⁴

Sob essa ótica, durante muitos anos, estudiosos da história operária brasileira, na tentativa de estabelecer grandes sínteses explicativas, acentuaram que a classe trabalhadora no Brasil surgiu no final do século XIX. Portanto, seu contexto de constituição seria o período de pós-abolição, com os primórdios da industrialização e urbanização e com a entrada de milhares de trabalhadores imigrantes que vieram “substituir” os escravos no país.⁵ A partir de então, foi cristalizada a idéia de que a classe operária começava na Primeira República, era branca e de origem estrangeira, militante e, predominantemente, vinculada à corrente ideológica do anarquismo. Dessa forma, era construída uma *caricatura* da classe trabalhadora brasileira, como lembrou o historiador Cláudio Batalha.⁶ Um mito fundador que, por muito tempo, encontrou respaldo na produção historiográfica sobre trabalho no Brasil.

Influenciados, sobretudo, pelas concepções de E. P. Thompson a respeito da dimensão histórica e cultural da formação da classe trabalhadora, os estudiosos do trabalho na década de 1980 questionaram esses paradigmas acerca da formação do operariado brasileiro.⁷ Nessa direção, essa nova historiografia inovou ao inserir outros personagens à história social do trabalho e ao levar em consideração os aspectos do cotidiano, a diversidade, a participação política e plural dos trabalhadores, a dimensão do lazer e da sociabilidade e a multiplicidade étnica e cultural na história da classe trabalhadora brasileira.

⁴ Alguns estudiosos traçaram o debate sobre o mito em torno da classe trabalhadora brasileira da Primeira República e os avanços temáticos e metodológicos a partir da década de 1980. Consultar algumas considerações em: PINHEIRO, Paulo Sérgio. O proletariado industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org.). *O Brasil Republicano: sociedade e instituições (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand, 1990, p. 140; HALL, Michael, PINHEIRO, P. S. Imigração e movimento operário: uma interpretação. In: DEL ROIO, José Luiz (org.). *Trabalhadores do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1990. É possível consultar mais detalhadamente informações sobre os percursos da história social do trabalho em: BATALHA, Cláudio H. M. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2000.

⁵ Consultar essa discussão em: LARA, Sílvia Hunold. *Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. Projeto História*, São Paulo, v.16, out., 1998.

⁶ BATALHA, Cláudio H. M. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

⁷ Novamente consultar o balanço historiográfico em: BATALHA, Cláudio H, de Moraes. *A historiografia da classe operária no Brasil... Op. cit.*

Sob essa ótica, a perspectiva de que a experiência negra (de escravos e seus descendentes), ao contrário do que defendia a historiografia tradicional, atuou na constituição da classe trabalhadora brasileira, tem norteado as recentes pesquisas no Brasil⁸. Nessa ótica, ao lado desses estudos, a historiografia baiana tem formulado importantes problemáticas sobre essa questão.⁹

Essas referências são fundamentais porque instigam incursões ao complexo debate sobre a relação entre classe trabalhadora e experiência negra na Bahia. A abordagem dessa questão torna-se, ainda, mais decisiva quando constatamos que o contingente da população baiana, mesmo nos anos que se seguiram à abolição e à República, era fundamentalmente negra, mestiça ou afro-descendente. A recuperação de trajetórias, de indícios ou de fragmentos que apontem para a experiência desses sujeitos na constituição e na história da classe trabalhadora baiana é extremamente relevante e reveladora. A experiência do trabalhador Galdino e de seus companheiros pode ajudar nesse debate.

Nos idos de 1894, o chefe de polícia recebeu a informação de que empregados da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco “constituíram-se em greve, chegando a armar-se com o fim de impedirem embarque e desembarque de passageiros, e, portanto, interrompendo a marcha regular da estação.”¹⁰ A ação policial, conforme registro da imprensa, resultou na prisão em flagrante de alguns dos grevistas, “que foram recolhidos para quartel do regimento militar.”¹¹

Enganaram-se os desavisados que, ao lerem aquela notícia, julgaram tratar-se de mais uma greve promovida por estrangeiros, maquinistas ou outros trabalhadores qualificados da estrada de ferro. Aquela mobilização grevista foi deflagrada por trabalhadores baianos e que exerciam o ofício de carregadores da estrada de ferro. A principal reivindicação daquela greve era o acréscimo dos vencimentos.¹²

Tudo indica que vários outros empregados participaram daquela greve, contudo, apenas quatro foram presos e indiciados pela justiça sob a acusação de danos. Conforme os autos do

⁸ LONER, Beatriz. *Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Ed. da Ufepel/Universitária Unitrabalho, 2001.; CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930. Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, 2000, p. 243-290.

⁹ FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da Liberdade: histórias e trajetórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910*. 2004. Tese (Doutorado). Unicamp, Campinas. p. 333/34.

¹⁰ “Greve”. In: *Jornal de Notícias*. 07/02/1894. BPEB.

¹¹ “Greve”. In: *Jornal de Notícias*. 09/02/1894. BPEB.

¹² *Tribunal de Justiça*. Seção Judiciária. Interessados: Miranda, Francisco de e outros. E/ou partes: Estrada de Ferro da Bahia. 1894. 202/01/12. APEB.

inquérito policial, o grupo de grevistas era composto por Manoel Francisco de Miranda, Domingos dos Santos e Olimpio Gomes Barroso. Além destes, integrou o movimento grevista o carregador Galdino dos Santos Calmon.

Solteiro, 27 anos, nascido na Bahia por volta de 1867, analfabeto, residente no distrito de Mares, o jovem Galdino Calmon era filho do africano Lazaro Calmon e, segundo testemunhas, foi um dos principais agitadores do conflito. No auto de perguntas, Galdino declarou que, vindo do distrito de Santo Amaro, fora obrigado “por seus companheiros para não trabalhar”. Pelo visto, o nosso carregador grevista, perante a polícia, procurou negar a procedência das acusações, como estratégia de fugir das responsabilidades para com a justiça.

Mas quem teria sido Galdino? Que experiência manteve com a escravidão? Que alianças e laços tinham ou construiu com os seus companheiros de greve? No que nos interessa diretamente, a descendência declaradamente negra e a possível origem escrava de Galdino reforça o nosso argumento de que a experiência negra e a classe trabalhadora ferroviária se encontraram na Bahia, certamente, nos anos que se seguiram à abolição, forjando as lutas e reivindicações operárias.

O fato aqui é que as trajetórias de trabalhadores da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco, em sua experiência de exploração do trabalho, revelaram-se multifacetada e plural. E essa diversidade, que incluiu grevistas, não-grevistas, mestiços, negros, dentre outros, esteve presente nas ferrovias da Bahia. Assim, é desse ainda pouco conhecido setor do operariado baiano, que este estudo pretende tratar.

Para tanto, procuramos, aliar uma interpretação da classe trabalhadora baiana a partir de uma concepção de história que levasse em consideração a experiência dos sujeitos históricos. Uma experiência que, além de mediada pelas relações de produção, era também resultado das dimensões culturais em momentos históricos específicos. E nesse sentido, dialogamos com a noção de experiência em E. P. Thompson como essencial para recuperar as trajetórias dos trabalhadores em seu processo histórico de construção da classe. Segundo o autor, tal dimensão atua – ao lado das relações de produção – como mediador do *fazer-se* da classe trabalhadora. Nesse sentido, essa noção de experiência é extremamente importante para os estudos sobre o mundo do trabalho, uma vez que está vinculada aos aspectos da identidade, aos processos sociais e a agência dos trabalhadores. Nessa perspectiva, a história da classe trabalhadora é resultado de um processo histórico dinâmico e multifacetado. Por fim, classe e lutas de classe envolveriam

diferentes experiências sociais (étnicas, raciais, lutas, protestos, sociabilidade, solidariedade, direitos, interesses) compartilhados e conflitantes entre os sujeitos.¹³

A partir dessa compreensão, percorremos os diversos acervos históricos, na Bahia e no Rio de Janeiro, em busca da reconstituição dessas experiências operárias nas ferrovias baianas. Perscrutamos fontes impressas, manuscritas, orais, cartográficas e iconográficas no intuito de juntar alguns fios dessa história que apresentamos a seguir.

No primeiro capítulo, buscamos reconstituir a história da estrada de ferro Bahia ao São Francisco e a relação com a economia regional desde a sua implantação, na segunda metade do século XIX, até o início do século XX. Procuramos nesse capítulo reunir também informações sobre a composição, constituição e a experiência da mão de obra ferroviária baiana no período oitocentista.

Reservamos a discussão sobre o processo de trabalho e estatuto disciplinar no universo ferroviário e as práticas associativas dos trabalhadores ferroviários para o segundo momento da dissertação. No capítulo II, é nossa intenção compreender a dimensão disciplinar no processo de produção da estrada de ferro. Nesse sentido, partimos do expressivo código disciplinar elaborado pela direção da empresa no final do século XIX com intuito de regulamentar as relações de trabalho no interior da ferrovia. Ademais, abordamos, ainda, aspectos importantes de práticas associativas mobilizadas pelos trabalhadores no início do século XX, a exemplo de associações mutualistas e recreativas.

Por fim, no terceiro e último capítulo, analisamos os enfrentamentos abertos que envolveram, mais diretamente, os empregados e a diretoria das estradas de ferro arrendadas a Companhia Viação Geral da Bahia. É nossa intenção demonstrar como se constituiu e se desenvolveu uma série de greves ferroviárias na Bahia, durante os últimos meses de 1909, enfatizando, sobretudo, as formas organizativas e as solidariedades operárias.

¹³ Conferir essa discussão: THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001. Negro, Antônio L.; Silva, Sérgio. (Orgs.); THOMPSON, E. P. *A Formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol.1.

CAPÍTULO I

Caminhos de Ferro da Bahia ao Rio São Francisco (XIX –XX)

Devemos, pois, tratar de cortar todo nosso vasto fértil Império por linhas railways (carris) em todas as direções, e tornar navegáveis por barcos de vapor os rios.

(Junta da Lavoura, Bahia, 1852)

A cidade de Juazeiro é com razão considerada o empório do sertão do São Francisco.

(Teodoro Sampaio, engenheiro negro baiano, final do século XIX)

As estradas de ferro foram uma das mais importantes invenções do século XIX. Tecnologia conduzida pela Inglaterra, a ferrovia tornou-se emblema de modernização, progresso, civilização e modernidade, justamente por suscitar expectativas em relação à possibilidade de encurtamento das distâncias, de integração entre as áreas de produção e escoamento de mercadorias, enfim, de promover vias de comunicação entre diferentes povos e mercados em reduzido espaço de tempo.

Não por acaso, a difusão de ferrovias, como consequência do singular crescimento econômico e industrial de algumas regiões, observado no interlúdio de 1848 e 1873, expressava a necessidade extrema de expansão do mercado capitalista e de fortalecimento das relações comerciais, em níveis internacionais, entre nações desenvolvidas- exportadoras de bens industrializados- e os países periféricos- comercializadores de matérias-primas, sobretudo, produtos agrícolas. O que se impunha naquele contexto de industrialização era a afirmação do sistema capitalista no mundo. Como observou o historiador Eric Hobsbawm,

Isto era particularmente crucial para o desenvolvimento econômico porque forneceu a base para a gigantesca expansão verificada nas exportações - em mercadorias, capital e homens -, que teve um papel importante na expansão daquele que era ainda o maior país capitalista, a Inglaterra.¹⁴

A Inglaterra contou com a vantagem de promover pioneiramente a sua revolução industrial e, nesse sentido, buscou afirmar-se como liderança capitalista no século XIX por meio

¹⁴ HOBBSAWM, Eric. J. *A era do capital, 1848-1875*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p.59.

da ampliação de suas áreas de influência e da expansão dos mercados consumidores de seus produtos industrializados, dentre esses as ferrovias. Para tanto, exportou a tecnologia ferroviária para várias partes do mundo, consolidando, assim, a sua hegemonia econômica em relação aos outros países.¹⁵

O Brasil, país de dimensões territoriais continentais, não esteve distante dessa idéia de progresso do século XIX, tendo nas ferrovias sua maior referência. Até o escritor Machado de Assis, refletindo de forma irônica o espírito de seu tempo, afirmou: “Eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando; só começará a andar quando estiver cortado por estradas de ferro”.¹⁶

O primeiro ato de incentivo à implantação de ferrovias no Brasil foi o decreto 101 de 1835, de autoria do então regente Diogo Antonio Feijó. Porém, a promulgação dessa lei não conseguiu atrair investimentos nacionais e nem estrangeiros para construir estradas de ferro no país.¹⁷

O acúmulo de capitais pelos proprietários de terras - aumentado, sobretudo, com a abolição do tráfico de escravos, a partir de 1850 -, e, conseqüentemente, o investimento desse excedente no desenvolvimento de forças produtivas, sobretudo na cultura cafeeira, legou ao Brasil uma considerável expansão do seu mercado agro-exportador.¹⁸ O comércio do café, na segunda metade do século XIX, garantiu vultuosos rendimentos na balança comercial brasileira, ao passo que criou condições internas favoráveis a grandes investimentos, principalmente estrangeiros.¹⁹

Se, por um lado, o país desenvolvia a economia, aumentando sua capacidade de produção e exportação para o exterior, criando condições históricas de expansão de capitais e melhoramentos tecnológicos, por outro, ainda pesava sobre o Brasil problemas históricos de

¹⁵ TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

¹⁶ ASSIS, Joaquim Maria Machado de. *Relíquias de casa Velha*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

¹⁷ CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A estrada de ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 1979; TENÓRIO, D. A. Op. cit

¹⁸ TENÓRIO, D. A. Op. cit; Ao considerar o contexto do surto de empresas nas áreas de serviços a partir de 1852, Almir Chaiban El – Kareh diz que: “... Isso explica, em parte, por que é que para esse setor se desviou uma boa parte do capital comercial liberado pelo sistema escravista, com interrupção da importação de escravos”. KAREH, A. *Filha branca de mãe preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

¹⁹ Para uma discussão mais específica sobre a relação entre café, crescimento econômico e investimento de capital estrangeiro em ferrovias no Brasil durante a segunda metade do século XIX, consultar os trabalhos de: SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981; SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa – Omega, 1976.

comunicação entre as diversas províncias, com notáveis deficiências em seus sistemas de transportes de mercadorias. O sistema de transporte fluvial era insuficiente para escoar a produção agrícola, assim como não chegava a penetrar em grande parte do interior das províncias e de outras áreas produtoras.

Outra questão era o problema do isolamento regional. Detentor de vasto território, o Império brasileiro buscava se consolidar politicamente como nação, respaldando-se na noção de unidade territorial. Entretanto, esse projeto de integração era ameaçado pela ausência de uma completa rede de comunicação que incorporasse as diferentes regiões, ligando as diversas capitais ao interior e ao centro de decisão imperial do país, inviabilizando, com isso, o domínio e o controle sobre todo o território.

Nesse sentido, a decisão de construir estradas de ferro para complementar o sistema de navegação pluvial, além de se configurar como uma preocupação econômica que atendia as aspirações de desenvolvimento e progresso das elites agrárias, estava consideravelmente dentro das prioridades estratégicas da política imperial de integração e povoamento para a consolidação do território brasileiro. A partir daí, pode-se compreender as diferentes experiências ferroviárias que se concretizaram no Brasil na segunda metade do século XIX, as quais tiveram justificativas políticas e econômicas.²⁰

Foi na combinação dos contextos externo e interno que se deu o processo de mecanização dos transportes no Brasil com a implantação das estradas de ferro a partir da segunda metade do século XIX. No plano internacional, verificava-se uma Inglaterra industrializada que buscava expandir seus capitais, vender seus produtos manufaturados e realizar investimentos, e internamente, presenciava-se o fortalecimento de uma aristocracia rural agro-exportadora de café, que via na implantação das ferrovias uma condição necessária ao desenvolvimento econômico e uma marca de civilidade e de um Estado que, ademais, preocupava-se com a unidade nacional.²¹

²⁰ Conferir: KATINSKY, Julio Roberto. Ferrovias nacionais. In: MOTOYAMA, Shozo (coord). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Editora da Unesp, 1994; CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, UNICAMP, Campinas, 2000.

²¹ TENÓRIO, Douglas. Op. cit; ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano*. Feira de Santana: UEFS, 2001. Zorzo denominou o processo de implantação da tecnologia ferroviária no Brasil de *ferroviarismo periférico*, uma vez que essa tecnologia era importada da Inglaterra, sendo que o centro de decisão ficava naquele país e os acionistas eram, em sua maioria, britânicos. O imperialismo britânico afirmou-se no Brasil do século XIX, exportando sua tecnologia e

Nessa perspectiva, o Império orientou toda uma política de construção de ferrovias, através da promulgação de decretos, concessão de privilégios e incentivos fiscais para estimular capitais para tal empreendimento.

O decreto imperial 641, de 26 de junho 1852, impulsionou grande parte das iniciativas para a construção de estradas de ferro no Brasil. Esse decreto é considerado muito importante para o início da implantação de ferrovias brasileiras, na medida em que, ao estabelecer vários privilégios, como isenções de impostos, garantias de juros de 5%, direitos de desapropriação de terrenos particulares e apropriação de terrenos públicos, entre outros, atraiu os capitais nacionais e estrangeiros, sobretudo os de origem inglesa, para o Brasil.²² Com essa medida, o governo brasileiro tornava o investimento em ferrovias um negócio atraente para as empresas concessionárias. Mesmo aquelas ferrovias que, inicialmente, se mostraram economicamente deficitárias, com o passar dos anos, passaram a ser consideradas como vitais para a economia e o projeto político integracionista do Estado, que se dispôs a assumir os riscos cambiais e a financiar, por meio da garantia dos juros, grande parte desse empreendimento.²³

Dentro desse cenário, foi concretizada a primeira proposta para a implantação de transporte ferroviário na Bahia. Composta por representantes dos proprietários de terras, a Junta da Lavoura, em 1852, na tentativa de convencer a sociedade baiana e os políticos da Província da necessidade de ferrovias²⁴, apresentou um projeto para a construção de uma estrada de ferro que, partindo da capital baiana (Salvador), alcançasse a vila de Juazeiro - cidade portuária e comercial banhada pelas águas do Rio São Francisco.²⁵

manufaturas, acentuando as relações de dependência econômica do Império brasileiro, que se integrava à economia internacional como país periférico.

²² CARLETTO, Cássia. Op. cit.

²³ CAMELO FILHO, José Vieira. Op cit.

²⁴ ZORZO, Francisco Antonio. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX. Estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 28, p. 09-120, jan/jun. 2003.

²⁵ MUNIZ, Antonio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SÉ, Justino de Sento. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro*. Bahia: Tip. Republicana do Guaycuru. 1852. Fundação Clemente Mariani; O engenheiro Teodoro Sampaio, no percurso de suas viagens pela região do interior da Bahia no final do século XIX, destacou o potencial econômico, político e comercial da cidade do Juazeiro. Em suas palavras, “situado na encruzilhada de duas grandes artérias de comunicação interior, isto é, a velha estrada histórica que da Bahia se encaminha para o Maranhão, através do Piauí, e a amplíssima estrada fluvial que desce de Minas e vai até ao oceano da Bahia, [...], o Juazeiro [...] se tornou logo um centro preferido das transações comerciais destas regiões, e cresceu e se constituiu o foco mais poderoso da civilização e da riqueza desta parte do Brasil...”. SAMPAIO, Teodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. Org. José Carlos Barreto Santana. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 103.

Não seria estranho encontrar na proposta da Junta da Lavoura, assinada pelos proprietários rurais Francisco Alves Muniz Barretto, Luiz Francisco Junqueira e Justino de Sento Sé, uma incisiva defesa das ferrovias. Os idealizadores dessa proposta procuraram mostrar as razões do atraso econômico do Brasil em relação a outros países, argumentando que a construção dos caminhos de ferro era a etapa decisiva, necessária e única para o seu desenvolvimento e projeção política na América Latina.

O projeto da aristocracia rural baiana, ao que parece, não foi resultado de um acaso ou mera divagação pelo progresso. Para tornar convincente a sua proposta de ligar Salvador a Juazeiro e, conseqüentemente, ao mercado promissor que se desenvolvia entre as diferentes províncias do Nordeste e de Minas Gerais no rio São Francisco, a Junta da Lavoura contratou engenheiros que cuidaram de elaborar um parecer técnico contendo uma proposta de traçado e avaliação dos capitais a serem desembolsados para a construção, com previsões positivas quanto a receita, despesa e lucro. Baseada nesse esboço, afirmava:

É evidente que todos conhecem as grandes vantagens da facilidade de comunicação, que desde que se estabeleça uma estrada de ferro desta cidade para o Juazeiro, pela qual os produtos do rio S. Francisco e de suas vizinhanças possam chegar ao mercado no pequeno espaço de 12 a 17 horas, as terras que ficam pela linha da estrada de um e de outro lado, subirão logo de valor e serão cultivadas, que pelo caminho irão se formando muitas vilas no rio S. Francisco facilitam-se os transportes para todas as províncias limítrofes, e afinal haverá grande concurso de braços livres [...], formando-se assim pelo interior da nossa e das províncias, muitos povoados que servirão de focos de civilização e de indústria, o que muito contribuiria para a riqueza futura do país.²⁶

Se, para o Império, o rio São Francisco era estratégico porque simbolizava a unidade nacional do território brasileiro²⁷, para a Junta da Lavoura ele era muito mais que isso, pois representava possibilidades reais de promover a expansão do mercado consumidor, com a venda e a compra de produtos diretamente entre a capital e o interior; entre o sertão e litoral, além do fortalecimento das relações comerciais com as províncias do Norte. Essa ferrovia ligaria as zonas produtoras do interior a Salvador, antes de estabelecer conexões com os centros comerciais de Pernambuco, Piauí e Minas Gerais.

A idéia de aperfeiçoar as vias de comunicação tornava-se mais do que uma simples retórica das elites agrárias da Bahia e viria a se reforçar no sonho de tornar a sua capital o

²⁶ MUNIZ, Antonio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SÉ, Justino de Sento. Op. cit.

²⁷ CAMELO FILHO. Op. cit

principal centro comercial do Nordeste. A capital de São Salvador, no século XIX, era uma cidade portuária intensamente comercial, pois vivia das mercadorias de exportação e importação, comercializadas em sua costa marítima privilegiada.²⁸

Outro ponto importante era o problema de abastecimento de Salvador. Numa cidade onde muito pouco se produzia, mas de quase tudo se consumia e, ainda, muita coisa se redistribuía pelo interior da Província, certamente não deveria ser fácil o abastecimento diário dos soteropolitanos. Durante a maior parte do século XIX, foi um entrave para a economia baiana a deficiência e precariedade dos meios de comunicação que, atreladas aos fatores de variação nos níveis de produção e produtividade e de sua condição comercial (importação, exportação e redistribuição de mercadorias), tornava Salvador vulnerável e a questão do abastecimento um problema gritante.²⁹ Daí podemos entender porque a proposta de se promover o melhoramento nos transportes ganhava força.

Após algumas gestões, a Junta da Lavoura conseguiu da Assembléia Provincial, mediante a decretação da lei 450, de 21 de junho de 1852, a concessão de 2% de juros sobre o capital investido para explorar a construção de uma estrada de ferro que partisse da capital até o rio São Francisco.³⁰ Entretanto, no ano seguinte, a maioria dos membros dessa associação renunciou aos seus direitos de exploração da estrada em favor de Muniz Barreto, um de seus integrantes.

Não sabemos claramente quais os motivos da desistência dos outros membros, mas é bem provável que fatores políticos e de interesses particulares se fizessem presentes nesse caso.³¹ A fala do presidente da Província da Bahia, João Wanderley, em 1853, forneceu algumas pistas a

²⁸ MATTOSO, Kátia Maria de Queiros. *Bahia, a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978. Vendedores ambulantes, negras quituteiras que visitavam as casas para oferecer seus alimentos, carregadores de pessoas e de mercadorias e o vai e vem dos navios e dos saveiros que traziam seus produtos de fora e levavam bens de exportação, tudo isso intensificava ainda mais a complexidade social de Salvador no século XIX.

²⁹ MATTOSO, Kátia. Op. cit, p. 253; Para informações sobre os problemas de abastecimento e carestia em Salvador no século XIX, consultar: REIS, João José. Carne sem osso farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História*, São Paulo, n. 135, pp. 133-160, 2. semestre de 1996. Outras indicações a respeito de reclamações sobre o fornecimento de carne verde, atribuindo às estradas provinciais a responsabilidade pelo problema de abastecimento e carestia dos alimentos na cidade de Salvador, conferir: *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

³⁰ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853. Op. cit.

³¹ FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFBA, Salvador, 2005. A autora mostra os possíveis conflitos e as negociações que existiram para a renúncia dos membros da Junta da Lavoura. Ademais, trata-se ainda de um importante estudo sobre a estrada de ferro da Bahia ao São Francisco.

respeito. Declaradamente contra os privilégios concedidos pela Assembléia Provincial aos membros da Junta da Lavoura e a outros proprietários, João Wanderley enumerou vários equívocos orçamentários no projeto de construção da estrada, além de profunda descrença na possibilidade de que essa obra fosse bem sucedida pela Junta.

Tudo indica que as restrições de Wanderley estavam, sobretudo, relacionadas à questão do financiamento provincial dessa estrada de ferro. Partindo do decreto imperial de 26 de junho de 1852, defendeu abertamente que essa obra fosse executada com a garantia de juros da União e, a partir de então, com o capital estrangeiro:

Sem capitais estrangeiros não são porquanto realizáveis entre nós obras que demandam milhares contos [...]; e se a companhia de que me ocupo entende que se pode por a frente da empresa, melhor será que trate de solicitar do Governo Imperial um privilégio com garantia de juros.³²

Confirmando suas posições sobre o assunto, João Wanderley, em discurso proferido na Assembléia Legislativa em 1854, expressou grande satisfação pelos diferentes rumos com que se havia tomado a primeira proposta de construção da ferrovia até Juazeiro. Resolvida uma vez o impasse do financiamento e da garantia de juros, agora assegurados pelo governo imperial, passou a expressar as vantagens de alcançar as águas do rio São Francisco pelos caminhos de ferro,

porque suas grandes vantagens estão em chegar ao magnífico e fértil vale banhado pelo Rio São Francisco e seus afluentes, os quais todos com mais de 500 quilômetros de livre navegação, ligando Províncias de Minas Gerais, Goiás, Piauí, Ceará e Pernambuco oferecem um futuro de incalculáveis lucros a companhia, e ao Império, logo que os produtos inutilizados pela carestia atual do transporte possam chegar ao litoral para serem consumidos, ou exportados por diminutos preços. Apenas se ofereçam cômodos meios de transportes, o algodão que todo o centro produz com espantos a facilidade constituirá um dos principais ramos de nossa exportação, e assim o trigo e todos os gêneros alimentícios. O pensamento perde-se ao considerar todo o proveito que se pode tirar de construção dessa linha férrea, na qual de futuro virão entroncar-se por meio do Rio São Francisco outras, que partam das províncias confinantes.³³

³² *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853. Op. cit.

³³ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

Com a renúncia dos membros da Junta da Lavoura, Muniz Barreto assinou contrato em 19 de dezembro de 1853 com o ministro do Império, em que obteve a garantia de 5% de juros sobre o capital investido nas vinte primeiras léguas de estrada construída. Esse contrato era composto por quarenta e cinco cláusulas que estabeleciam as prerrogativas e as obrigações da empresa concessionária para com o Estado.

Entre os termos previstos no contrato, encontrava-se o privilégio de 90 anos para exploração exclusiva da estrada; as restrições para a contratação de outra estrada próxima à linha ferroviária; o livre direito do governo de construir linhas telegráficas; garantia de 5% de juros sobre o capital investido, ao passo que o Estado poderia acompanhar os rendimentos; prestação de serviços gratuitos ao Império e a prioridade deste na condução de tropas; condições para a execução do resgate da estrada pelo governo imperial mediante indenização à Companhia e, dentre outras, a proibição do uso e emprego de trabalhadores escravos na estrada de ferro.³⁴

Além das garantias imperiais, Muniz Barreto beneficiar-se-ia dos incentivos provinciais para a construção da estrada, a exemplo de 2% de juros, estabelecidos mediante acordo firmado em 15 de maio de 1854.³⁵

A despeito da assinatura desse acordo, a implantação da estrada de ferro na Bahia não destoou de uma tendência predominante em investimentos dessa natureza na segunda metade do século XIX no Brasil. Não dispomos de documentos que possam oferecer maiores informações a respeito do que aconteceu de fato após a assinatura daqueles contratos. Entretanto, sabe-se que Muniz Barreto abdicou desse acordo em 1855, transferindo seus direitos de exploração da linha ferroviária para os capitalistas ingleses, associados na *Empresa Bahia and San Francisco Railway Company*.³⁶

³⁴ Termo de contrato e ajuste que o Governo Imperial firmou com Joaquim Francisco Muniz Barreto, para a construção de uma estrada de ferro na Província da Bahia. In: *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

³⁵ Termo do contrato e ajuste que faz o governo da Província com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, empresário da estrada de ferro do Juazeiro. In: *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1855. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

³⁶ Tal fato confirma que parcela significativa das estradas de ferro brasileiras foi construída, direta ou indiretamente, com capital e com a participação de estrangeiros. Consultar, por exemplo, alguns dados estimativos a respeito do crescimento dos capitais ingleses investidos no Brasil, a partir da década de 1860 em: SILVA, Sérgio. Op. cit. pp. 36-37.

Mas o que levou esse proprietário, um conhecedor de estudos e das viabilidades para a construção da estrada, a abrir mão de seus privilégios em favor dos britânicos? Seriam os interesses particulares ou mesmo a compreensão de sua incapacidade de dar cabo ao projeto, ou cedeu às pressões dos britânicos? Ou mesmo teria ele se articulado com os capitalistas ingleses?

É certo que cada um desses fatores poderia ter influenciado na renúncia de Muniz Barretto. Contudo, não se pode esquecer um dentre estes que ganhou maior destaque em relação aos outros: a força do capital inglês. Os ingleses naquele período tinham muita influência na Bahia, fosse controlando as casas comerciais e bancos, seja interferindo em questões políticas, econômicas e sociais da época.³⁷

Etelvina Rebouças contribui consideravelmente para esse debate ao narrar como os populares, políticos e agricultores reagiram tanto à desistência da Junta da Lavoura para Muniz Barretto quanto à transferência dos direitos desse para os empresários ingleses. A autora argumenta, através de indícios publicados na imprensa da época, que o mais provável foi que, entre nomes de grande influência como Muniz Barretto, João Mauricio Wanderley e, até mesmo, o Barão de Mauá, houvesse uma “negociata”: um pacto previamente estabelecido para articular a saída de cena dos agricultores da Junta da Lavoura e, posteriormente, a vitória do capital britânico na construção da estrada de ferro na Bahia.³⁸

1. Caminhos de Ferro da Bahia de São Salvador a Vila de Alagoinhas

A empresa *Bahia and San Francisco Railway Company*, também chamada de Companhia da Bahia ao São Francisco, com a transferência de concessão feita por Muniz Barreto e posterior aprovação do governo imperial por decreto 1.615 de 1855, ganhou tanto o direito de construir os caminhos de ferro que ligaria a capital da Bahia às margens do Rio São Francisco, como também todas as garantias, prerrogativas e obrigações previstas nesse acordo.

³⁷ Algumas indicações da influência britânica no Brasil, consultar: FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil*. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 2000. 3. ed.; TENÓRIO. Op. cit.; SILVA, Elizete da. *Cidadãos de outra pátria: anglicanos e batistas na Bahia*. 1998. Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1998.

³⁸ FERNANDES, Etelvina Rebouças. Op. cit.

A organização da empresa e o levantamento de capitais retardaram o início das obras da estrada. Nessa direção, o presidente da Província informou que na cidade de Londres, já havia iniciado as conversações para a implantação da ferrovia na Bahia em 1856.³⁹ No entanto, João Sinimbu, também presidente da Província, em 1857 ainda lamentava o retardamento nos trâmites e, conseqüentemente, na construção da via férrea até Juazeiro.⁴⁰

Somente em 1858 as ações da estrada começaram a ser vendidas no mercado inglês e, naquele mesmo ano, também foi autorizada, pela diretoria estabelecida em Londres, a formação de uma comissão encarregada da distribuição de uma cota de cinco mil ações reservadas aos interessados da praça comercial da Bahia, como veremos abaixo:

Tabela I: Relação resumida da distribuição das cinco mil ações da estrada de ferro

Nomes	Ações
J. L. Peterson	40
Rod Steffen	30
Adolph Laué	30
Jesler Kesler H ^a	25
José Pereira Carvalho	30
Cassiano Cardoso Brum	25
Francisco Lourenço da Costa Lima	30
Manoel José de Almeida Couto	40
Paulino José Rodrigues Guimarães	10
Jean Baptiste Chenal	24
Joaquim Jose Rodrigues	10
Francisco José Godilho	25
José Joaquim Seabra	30
Dr. Miguel de Teive e Argolo	24
Miguel José Maria de Teive e Argolo	24
Euclides Salustino Ferreira	21
Ex. m. Visconde de Fiaes	15
Benjamim Ferreira Marinho	10
Barão de Itapicuru	5
Major Luiz Rodrigues Dutra Rocha	30
Hutton Vignoles	16
Francisco de Sousa Santos Moreira	16
Antonio de Sousa Santos Moreira	24
John Georges Poing Pestro	30
Lino José dos Santos	10

Fonte: *Distribuição* de cinco mil ações. Presidente da Província. Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (1858-1864). Série: Viação. Maço: 4967. Seção Colonial e Provincial. APEB.

³⁹ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, 14 de maio de 1856. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁴⁰ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, 03 de setembro de 1857. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

Nesse quadro demonstrativo, além de estrangeiros, encontra-se a relação nominal de vários comerciantes, proprietários de terra, senhores de engenho e agricultores brasileiros e suas respectivas ações adquiridas da estrada. Dentre esses nomes, destaca-se a família tradicional Teive e Argollo. É importante destacar que essa família esteve presente desde os primórdios nas questões ferroviárias na Bahia, tendo, inclusive, um dos seus descendentes - Miguel de Teive e Argollo - uma notável participação nos assuntos relacionados ao universo ferroviário entre o final do século XIX e início do século XX.⁴¹

Efetivamente, os trabalhos para a construção da estrada de ferro que levaria Salvador à terra do sertão e ao rio São Francisco começaram, de fato, em 1858. Segundo a observação do vice-presidente da Província, a obra tomou contorno a partir dos estudos preliminares dos engenheiros, [...] dos quais era de se “esperar que [...] ela tome desenvolvimento”.⁴²

A partir de estudos técnicos subvencionados por engenheiros ingleses, foi estabelecido que a estrada de ferro partiria de um trecho chamado Jequitaitaia, região próxima ao mar da Baía de Todos os Santos, em Salvador. A respeito dessa localização, o engenheiro Firmo Melo destacou as vantagens de ordem econômica, ou seja, venda e troca de mercadorias, e política, como agente de controle e administração provincial:

esse ponto [...] é sem dúvida o mais azado para facilitar as transações comerciais com o interior; é sem dúvida o que mais aproximará dos produtores um maior numero de consumidores, sem que haja, com detrimento destes, especulações intermédias. Esse ponto, assentado no lugar em que tem a sua sede o Governo Provincial, cuja ação convém que se estenda sem interrupção, e com a maior rapidez pelo interior da província, tornará a nossa linha férrea, como se deve desejar, um agente político de administração e de governo.⁴³

⁴¹ Oriundo de uma aristocrática família baiana, Miguel de Teive e Argollo consolidou seu nome e sua história nas questões ferroviárias da Bahia. Era engenheiro civil formado pelo Instituto Politécnico de Rensselaer, membro da Sociedade Americana de Engenheiros Cíveis e do Instituto de Engenheiros de Londres. Sendo coronel honorário do Exército, era vinculado ao Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e sócio honorário do Instituto Geográfico, Histórico e da Associação Comercial da Bahia. Teive e Argollo escreveu também, além de relatórios, obras importantes sobre ferrovias e sobre a organização do trabalho ferroviário na estrada de ferro da Bahia. Algumas dessas informações estão presentes em: *Planta da Estrada de Ferro do São Francisco*. 1900. Coleção organizada pelo diretor e engenheiro-chefe Miguel de Teive e Argollo. Biblioteca da RFFSA.

⁴² *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo 1º vice-presidente da Província Manoel Messias de Leão, 15 de setembro de 1858. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁴³ *Relatório* a cargo do engenheiro Firmo José Melo, no ano de 1855. In: *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, 14 de maio de 1856. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

Tratava-se de uma localização estratégica para a estrada de ferro, uma vez que essa estaria praticamente dentro de uma região vital para a economia da Bahia, o bairro comercial de Salvador.⁴⁴ Como seria a única ferrovia ligada à capital, ela deveria ser responsável pelo transporte de mercadorias diretamente das zonas de produção do interior para abastecer a zona comercial e portuária do agitado mercado de Salvador e, ao mesmo tempo, utilizava seus vagões para conduzir diversos produtos importados para as vilas e cidades do interior da Província.

Nessas circunstâncias, no trecho inicial da estrada foi edificada uma estação para embarque e desembarque de passageiros, além de um prédio para armazenamento de produtos e de uma ponte marítima para receber as mercadorias que viriam transportadas por mar.⁴⁵ Isso confirmava a intenção de que essa via férrea promovesse a articulação entre o transporte ferroviário, responsável pela comunicação com o interior pelo alcance das margens do rio São Francisco, e o porto da cidade de Salvador, centro comercial de importação e exportação. A inauguração da primeira seção dessa linha férrea deu-se em abril de 1860, na cidade de Salvador, como testemunhou, com grande alegria e “esperança”, o presidente da Província:

Um concurso numeroso de autoridades e cidadãos de todas as classes e profissões afluíu à Jequitaia para aplaudir esse fato tão importante, que marca na história uma era de belo porvir para a prosperidade desta grande e rica Província.

Depois das 9 horas e meia da manhã partiu o trem ao som de estrepitosos vivas de patriótico entusiasmo. Em todos os semblantes divisava-se a alegria, a satisfação à vista da realização de parte da via férrea do Juazeiro, que deve por majestoso rio S. Francisco em comunicação com esta Capital.⁴⁶

Aos poucos, com o início das obras, era possível avistar em Salvador e em outras vilas e cidades do interior da Província, a alteração na fisionomia urbana do lugar, com a construção de estações ferroviárias, com a edificação de fios telegráficos e armazéns para mercadorias ao longo da estrada e com barracões onde, a princípio, residiram trabalhadores. Tudo isso, associado à esperança de progresso, fazia daqueles tempos um momento peculiar na história da Província

⁴⁴ O bairro comercial soteropolitano localizava-se numa região conhecida como *cidade baixa* da cidade de Salvador. Local onde residia e trabalhava grande parte da classe trabalhadora baiana, essa região concentrava uma infraestrutura importante para a dinamização das “atividades produtivas e comerciais” da Bahia. Conferir: CASTELLUCCI, Aldrin A. S. *Indústrias e operários baianos numa conjuntura de crise (1914-1921)*. Salvador: Fieb, 2004. pp. 47-55.

⁴⁵ ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. *Memória sobre as estradas de ferro do Estado da Bahia*. Instituto Politécnico, 1908. BPEB.

⁴⁶ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente da Província Herculano Ferreira Pena, 10 de abril de 1860. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

que, com certo pioneirismo, embarcava no sonho de aperfeiçoar suas vias de comunicação através da implantação de ferrovias.⁴⁷

A região que compreendia os trabalhos da estrada de ferro em Salvador se tornou um verdadeiro canteiro de obras que, além de demandar as construções próprias daquela empreitada, provocou mudanças urbanas ao servir de atração para o estabelecimento de outras atividades. As cidades e povoados do interior por onde passaria a estrada de ferro também ganharam túneis e pontes sobre os rios, estações e armazéns em diferentes localidades.⁴⁸ O território urbano se modificava para abrigar as ferrovias.

O tráfego, como ressaltado, teve início a partir de 1860, quando foram inaugurados alguns trechos da via férrea. Desde os primeiros anos de funcionamento, a empresa demonstrou déficits em seu mapa de despesa e receita, o que era atribuído à pouca quantidade de engenhos de açúcar naqueles trajetos iniciais da estrada e à proximidade com o mar, que fazia com que os produtores transportassem suas mercadorias por via marítima. Apesar disso, acreditava-se que, com o desenvolvimento da estrada até Alagoinhas, os resultados seriam outros:

[...] logo que chegarem os trilhos a Mata de São João, Pojuca, Santana do Catu e Alagoinhas, deve o rendimento crescer muito, em razão da quantidade de engenhos que há por lá, os quais pagam subidos fretes pelos produtos que mandam a este mercado.⁴⁹

A estrada de ferro, em sua primeira etapa de construção, ao partir da cidade de Salvador, percorrendo a costa do mar em busca da direção norte, deveria alcançar a cidade de Alagoinhas, como era previsto no contrato, mediante os benefícios de 5% e 2% de juros garantidos, respectivamente, pelos governos Imperial e Provincial.

No percurso até a cidade de Alagoinhas, a estrada atravessava, além dos rios Joanes, Pojuca, Jacuípe e Catu, importantes áreas produtoras de café e açúcar, assim como zonas criadoras de gado bovino que influenciavam os balanços financeiros da empresa.⁵⁰

⁴⁷ A estrada de ferro da Bahia ao São Francisco foi a quarta ferrovia construída no Brasil. Antes dela, existiram, por ordem cronológica, as estradas: Mauá (1854), Recife ao São Francisco, D. Pedro I (posteriormente, chamada de Central do Brasil).

⁴⁸ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Antonio da Costa Pinto, 1º de março de 1861. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁴⁹ Idem.

⁵⁰ ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. Op. cit.

Somente em novembro de 1863, os caminhos de ferro chegaram na cidade de Alagoinhas. A companhia inglesa, em uma cerimônia solene, entregou oficialmente a última seção da primeira etapa de construção da estrada de ferro que ligaria a capital ao rio São Francisco. Consta que a entrega definitiva desse trecho ferroviário ao governo foi resultado de um conflituoso processo de negociações protagonizado pela empresa inglesa contratada e pelos representantes do poder público.

Isso porque, tendo sido o trecho ferroviário - entre Salvador a Alagoinhas - o mais caro dentre as estradas de ferro construídas na Bahia, foi observado por engenheiros fiscais durante e após a finalização das obras que a ferrovia estava dotada de materiais de qualidade inferior, com falhas técnicas e construções incompletas.

Sob esse prisma, o governo provincial firmou com o engenheiro Alfredo C. Dick - representante da empresa concessionária na Bahia - um termo de recebimento provisório da linha férrea entre Jequitaia e Alagoinhas. Nesse acordo, estabeleceu que a empresa seria obrigada a reparar diversos pontos da linha ferroviária, bem como construir obras que ficaram pendentes e que foram previstas para a construção. Só a partir de então, o governo a aceitaria definitivamente.⁵¹

Ao que parece, não foi somente o estado das obras da ferrovia que criava impasses entre a administração da empresa e os representantes oficiais do governo. Nos mesmos relatos sobre a entrega das ferrovias, o presidente da Província, Antonio de Sá Albuquerque, ao se deparar mais uma vez com os resultados deficitários da ferrovia, criticou a prática de tarifas abusivas estabelecidas pela empresa inglesa, considerando, inclusive, legítimas as reclamações feitas pelos produtores.⁵² Tal atitude demonstrava que as relações entre a companhia ferroviária e o governo da Província estavam longe de ser destituídas de conflitos.

A companhia inglesa, além de não executar as diversas condições estabelecidas no termo de entrega da estrada, não cumpriu, como previsto no contrato, o acordo de construir a via férrea até a cidade de Juazeiro. Gozando dos privilégios de exploração e das atrativas garantias de juros

⁵¹ *Fala* que proferiu na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia o presidente da Província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, 1º de março de 1863. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Ainda sobre o assunto, o relatório do presidente da Província informava que: “O ato compreende, além das condições positivas nele estabelecidas, certas questões, a cujo respeito o engenheiro fiscal do Governo não pode chegar a acordo com o principal engenheiro residente da estrada [...]”. Cf. *Relatório* com que Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, presidente da Província, passou interinamente a administração da mesma a Manuel Maria do Amaral, 15 de dezembro de 1863. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁵² Confirmar informação em relatório citado anteriormente.

de 7%, concedidas pelo governo Imperial e Provincial, a empresa concessionária estendeu a linha ferroviária somente até o município de Alagoinhas, cidade a 123 quilômetros da cidade de Salvador. Estacionavam ali, em Alagoinhas, os caminhos de ferro da Bahia até aproximadamente 1880.⁵³

A estrada de ferro atravessou o Império e chegou à República sob o domínio britânico. Os ingleses exploraram essa ferrovia até o início de 1901, quando a União, mediante pagamento da dívida, executou a encampação da empresa, conforme noticiaram telegramas emitidos na imprensa: “O ministro da Fazenda comunicou ao da Viação ter a União adquirido a estrada de ferro Bahia ao S. Francisco, passando a ser administrada pelo governo federal a 1º de julho do corrente ano [1901], mediante inventário”.⁵⁴

A intenção de encampar as estradas de ferro como a do Recife e da Bahia ao São Francisco, que gozavam da garantia de juros, não era recente. Desde o final do século XIX, o governo republicano preocupou-se com essa questão, tanto que enviou um representante oficial, José Carlos Rodrigues, diversas vezes à cidade de Londres, para sondar os interesses nesse sentido e tratar das condições de um possível resgate dessa estrada com a companhia inglesa. Com profundo conhecimento sobre o assunto, esse emissário era, para o governo, a garantia de que faria bons negócios.⁵⁵

Durante os primeiros meses de 1901, Richard Tiplady, superintendente da companhia ferroviária, enviou notas à imprensa informando ao público e ao comércio da Bahia que a empresa estava em liquidação⁵⁶, resultando daí a necessidade de serem encaminhadas as pendências financeiras e as reclamações contra a companhia, “sob a pena de não o fazendo” no prazo estabelecido de “não serem mais atendidas nem aqui e nem em Londres”.⁵⁷

Naquele mesmo ano, a administração da estrada tomaria outros rumos; saíram os representantes do capital britânico, os engenheiros e técnicos ingleses, e entraram os engenheiros baianos. Na verdade, o governo federal funcionou mais como o mediador de uma transição do controle da companhia para brasileiros. Após ter resgatado a estrada de ferro com a companhia

⁵³ Não cumprindo o acordo de estender a ferrovia a Juazeiro, a companhia inglesa resolveu, posteriormente, construir outro trecho, desviando os trilhos até o Estado de Sergipe, com o ramal Alagoinhas-Timbó.

⁵⁴ *Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco*. In: *Diário da Bahia*. 23/05/1901. BPEB.

⁵⁵ *Resgate da Estrada de Ferro*. In: Relatório do Ministério da Fazenda. 1902. Ver decreto do dia 23 de novembro de 1899 autorizando ao poder executivo a encampar as estradas de ferro Recife e Bahia ao São Francisco. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>.

⁵⁶ *Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco*. In: *Diário da Bahia*. 05/06/1901, p. 4. BPEB.

⁵⁷ *Bahia and San Francisco Railway Company Limited (em liquidação amigável)*. In: *Diário da Bahia*. 18/10/1901, p. 6. BPEB.

inglesa, a União arrendou provisoriamente, depois definitivamente, os direitos de exploração das vias férreas da Bahia ao São Francisco e o Ramal de Timbó aos engenheiros Jeronymo Teixeira Alencar Lima e Austricliano Honório de Carvalho, como informaram as manchetes de jornais:

Resgatada pelo governo federal e arrendada à firma de Alencar Lima e Austricliano de Carvalho, engenheiros de mais conceituados nomes na profissão que honram, estrada desde ante ontem está funcionando sob a responsabilidade dos aludidos arrendatários. O tráfego tem sido feito regularmente graças à solicitude e competência dos srs. engenheiros; não obstante, como era natural, os engenheiros ingleses terem deixado o serviço logo que se extinguiram o respectivo prazo...⁵⁸

O empresário Alencar Lima manteve-se no controle dessa estrada de ferro, pelo menos até 1909, quando se associou com outros engenheiros baianos, assegurando, assim, o monopólio das estradas de ferro na Bahia.

2. Desbravando o sertão em busca do Rio São Francisco

Com a recusa dos ingleses em estender os caminhos de ferro até a cidade de Juazeiro, provavelmente porque não seriam mais beneficiados com a garantia de 7% de juros, restou ao governo imperial, também pressionado por políticos regionais, a missão de levar a estrada às margens direitas do rio São Francisco. A primeira iniciativa para tanto foi a promulgação da lei 1953, de 17 de junho de 1871, que autorizava, dentre outros, o prolongamento da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco.⁵⁹

A partir de então, o governo provincial contratou engenheiros para a realização dos primeiros estudos de extensão da linha férrea de Alagoinhas a Juazeiro, sendo o projeto assinado por Antonio Maria de Oliveira Bulhões, aprovado pelo governo federal em 1872. Não demoraria muito para que se prosseguissem os encaminhamentos oficiais para tal obra.

Em 1875, foi publicado pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o edital de concorrência para a construção das obras do prolongamento dessa estrada de ferro⁶⁰, em

⁵⁸ *Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco*. In: *Diário da Bahia*. 02/07/1901, p. 1. BPEB.

⁵⁹ *Fala com que o desembargador João Antonio de Araújo Freitas Henrique abriu a 1ª sessão da 19ª Legislatura da Assembléia Provincial da Bahia*, 1º de março de 1872. Disponível em <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁶⁰ *Relatório* apresentado na abertura da 2ª sessão da 20ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo doutor Venâncio José de Oliveira Lisboa, 1º de março de 1875. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

que resultou na realização do contrato com os brasileiros Rafael Arcanjo Galvão Filho, José Marcelino de Moraes, José Augusto de Araújo e Manoel Gonzaga em 1876⁶¹. Segundo demonstrou o relatório do presidente da Província, as obras tomaram curso naquele ano, com a aprovação pelo governo imperial, quando foram feitas “[...], as necessárias instruções para organização dos trabalhos dessa estrada, sendo confiada a dita direção ao engenheiro chefe Antonio Augusto Fernandes Pinheiro”.⁶²

Após as revisões e as propostas de alterações⁶³, previamente autorizadas, no projeto original de Bulhões, as obras de construção foram inauguradas em 25 de outubro de 1876. Constavam no início dos trabalhos, além dos engenheiros, com ajudantes, condutores, escriturários, desenhistas, contínuos e cento e noventa e quatro trabalhadores.⁶⁴

Desconhece-se de onde veio exatamente essa mão-de-obra utilizada para construção desse prolongamento, mas supõe-se que alguns desses operários, já familiarizados com essa atividade, foram aproveitados de outras obras ferroviárias anteriores, tanto da primeira etapa dessa estrada e como de outras ferrovias que tiveram curso na Bahia.

A primeira etapa dessa estrada, conforme autorização do governo, correspondeu ao trecho de Alagoinhas a Vila Nova da Rainha [Senhor do Bomfim] e, posteriormente, desta até Juazeiro. A linha do prolongamento partiu da estação terminal da cidade de Alagoinhas, pertencente à companhia da Bahia ao São Francisco, atravessaria o povoado de Aramari, local com rios estratégicos para a produção de força motriz necessária às locomotivas, e seguiria para as cidades de Serrinha, Salgada, Água Fria, Ouriçanguinhas, Itiubá, entre outras e, finalmente, Vila Nova. O primeiro trecho inaugurado foi entre Alagoinhas e Serrinha, em 1880, tendo alcançado Vila Nova somente em 1887. A ferrovia, a partir daí, faria transporte mútuo de mercadorias com a companhia inglesa. Essa estrada, denominada de Prolongamento da Estrada

⁶¹ *Relatório* que Henrique Pereira Lucena apresentou ao conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, na ocasião da transferência da administração da Província, 05 de fevereiro de 1877. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB; ARGOLLO; FRANÇA; 1908. Op. cit. BPEB.

⁶² *Relatório* apresentado na abertura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente Luiz Antonio da Silva Nunes, 1º de maio de 1876. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁶³ *Relatório* com que Henrique Pereira Lucena passou a administração da Província ao conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, 05 de fevereiro de 1877. Foram feitas alterações com vistas ao melhor traçado e a diminuição dos custos, garantindo, segundo engenheiro contratado pelo governo, a qualidade técnica e a redução de 428:346\$448 para 287:760\$760. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁶⁴ Idem.

de Ferro da Bahia ao São Francisco, era de propriedade da União, ficando sob sua administração até o início do século XX.

A cidade de Alagoinhas foi se tornando, com o passar do século XIX, um entroncamento ferroviário de importância na Bahia.⁶⁵ Ponto terminal da via férrea que se iniciava na capital com a companhia inglesa, Alagoinhas passou a ser epicentro de partida de duas linhas ferroviárias: uma que a ligaria a cidade de Timbó,⁶⁶ em busca do estado de Sergipe, e a outra, objeto de nossa análise, que levaria seus trilhos até o rio São Francisco. Dessa forma, três vias férreas estavam articuladas àquela cidade, muito embora estivesse até o início do século XX sob administrações diferentes.

Mesmo diante dos resultados financeiros deficitários apresentados nos relatórios da Bahia ao São Francisco e do trecho do Prolongamento em atividade, não faltou quem, em 1887, ainda nutrisse a esperança de fazer chegar o progresso por meio das vias férreas, defendendo a necessidade de fazer com que os trilhos avançassem até as margens do rio São Francisco, como via para a “recompensa dos esforços feitos”, e chegasse à cidade de Juazeiro.⁶⁷

Parece inclusive que tanto o governo imperial quanto o provincial tinham, de fato, interesse que essas obras avançassem logo para aquele lado do sertão da Bahia. Consta que, em 1889, ainda eram realizadas as revisões do traçado entre Vila Nova e Juazeiro, originalmente proposto pelo projeto do engenheiro Bulhões.⁶⁸ Ao reclamar dos atrasos dessa atividade, o

⁶⁵ Reforçando tal argumento, Durval Vieira de Aguiar em uma missão de descrever várias cidades da Província da Bahia no final do século XIX, relatou com certo entusiasmo aspectos do clima, da urbanização e do desenvolvimento de Alagoinhas que, segundo ele, tinha linha telegráfica, escolas e que “apesar de todos os defeitos [era] a cidade a mais florescente da Província... [e ainda era] o ponto principal de três linhas férreas”. Conferir em: AGUIAR, D. V. *Descrições práticas da província da Bahia*. Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. 2ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra; Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1979. A primeira edição data de 1888, publicada pela Tipografia do Diário da Bahia de Salvador.

⁶⁶ *Fala* proferida na abertura da 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial pelo conselheiro João Capistrano Bandeira de Melo, presidente da Província, 04 de outubro de 1887. O tráfego do ramal Timbó foi aberto em 29 de março de 1887. Essa linha partia da cidade de Alagoinhas, passava por Entre Rios, Lagoa, Pedrão até Timbó e, posteriormente, alcançou a cidade de Propriá - Sergipe. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁶⁷ *Fala* proferida na abertura da 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial pelo conselheiro João Capistrano Bandeira de Melo, presidente da Província, 04 de outubro de 1887. O tráfego do ramal Timbó foi aberto em 29 de março de 1887. Bandeira de Melo atribuiu os resultados negativos da ferrovia à indisposição para as negociações comerciais e a desconfiança das populações da região central da Bahia.

⁶⁸ *Relatório* com que o conselheiro Manoel do Nascimento Machado Portella passou a administração da Província ao desembargador Aurélio Ferreira Espinheira, 1º de abril de 1889. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

relatório do Ministério da Agricultura, de 1888, responsabilizou a vegetação, além de apontar outras causas, conforme relato abaixo:

Ainda outras causas concorrem para o atraso do serviço, como fossem: a seca prolongada que ainda se faz sentir e de que não há exemplo há muitos anos; febres de mal caráter, que impossibilitaram os trabalhadores de prestar durante muitos dias; a falta de abrigo para os trabalhadores e de forragens para os animais.⁶⁹

As condições climáticas dessa região mais ao sertão da Bahia não podiam ser desconsideradas. Quanto mais se afastava do litoral, em busca das margens navegáveis do rio São Francisco, mais os homens empenhados nessa tarefa encontrariam dificuldades naturais, com climas áridos e escassez de água.

Em 1889, foi aberta a concorrência pública para o assentamento dos trilhos, linhas telegráficas e fornecimentos de dormentes. De modo que, embora tenha contratado os serviços do engenheiro José Alfredo Augusto de Araújo para tal empreitada, o governo resolveu rescindir esse contrato 1895, diante da morosidade em que as obras se encontravam. Nesse sentido, resolveu o ministro encarregar o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, então diretor daquele Prolongamento, de concluir os trabalhos da estrada.⁷⁰

Ao se inserir num momento importante de consolidação do projeto original da primeira estrada de ferro da Bahia, esse personagem, oriundo da tradicional família Teive e Argollo, que já estava à frente da via férrea do Prolongamento desde 1891, protagonizou a *missão* de fazer chegar à ferrovia até Juazeiro, nas margens do rio São Francisco, em 1896. A partir de então, ele reafirmou seu nome e sua influência, quase definitivamente, nos negócios ferroviários da Bahia, como veremos adiante.

O governo federal, mediante o decreto 2334, de 31 de agosto de 1895, aprovou o novo regulamento da estrada, que passou a ser denominada de Estrada de Ferro de São Francisco, em substituição ao nome Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco.⁷¹ Seguem abaixo dois mapas de toda linha férrea, do ponto inicial na capital até a cidade de Juazeiro:

⁶⁹ *Estrada de Ferro de São Francisco*. In: Ministério da Agricultura, 1888. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>

⁷⁰ *Ministério da Agricultura*. 1895. p. 284-5. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>; ARGOLLO, M; FRANÇA, 1908. Op. cit.

⁷¹ *Estrada de Ferro de São Francisco*. Ministério da Agricultura, 1896. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>

Mapa I - Estrada de ferro saindo de Salvador (Bahia) em busca do Rio São Francisco



Fonte: MESQUITA, Elpídio. *Viação férrea da Bahia*. 1910. Acervo: FCM.

Mapa II – Linhas ferroviárias da Bahia



Fonte: *I Centenário das ferrovias brasileiras* (diversos autores). Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1954, p. 21. Biblioteca do IFCH-UNICAMP.

Confirmando já uma tendência em curso de arrendar as ferrovias da União, o governo federal, em 1899, após anular a primeira concorrência pública para o arrendamento da estrada de ferro de São Francisco, abriu um novo edital que teve como vencedora a proposta apresentada

pelo governo do estado da Bahia. Privilegiando a iniciativa privada, o governo estadual transferiu seus direitos de arrendamento para o engenheiro Miguel de Teive e Argollo.⁷²

Não foi possível delinear aqui o cenário dessa negociação, nem mesmo as forças que atuaram para que essa transferência de privilégios fosse realizada. Não é demais lembrar que Teive e Argollo tinha decisivas relações na política e na sociedade baiana, além de grande respaldo nessa estrada de ferro, e é bem provável que houvesse toda uma disposição política para beneficiá-lo nessa questão.

O que importou nesse fato foi que, a partir de 26 de janeiro de 1900, os rumos da Estrada de Ferro de São Francisco passaram para o controle da iniciativa privada, representada por Miguel de Teive e Argollo. Nesse mesmo ano, ele solicitou do governo federal a transferência do contrato de arrendamento para um consórcio - sob o nome de Argollo, Aragão & Cia - composto por ele e pelos engenheiros Francisco Manoel das Chagas Dória e Alípio Viana, além de Francisco Pires de Carvalho e Aragão.⁷³

O arrendamento da Estrada de São Francisco e, de igual modo, o da via férrea de Salvador a Alagoinhas, foi uma demonstração de como o controle pelo sistema ferroviário suscitou interesses e as atenções de engenheiros e de homens de negócios da Bahia, na primeira década do século XX.

3. História social e economia nos caminhos de ferro da Bahia Economia regional e transporte de mercadorias na estrada de ferro

Esperança de um progresso que não se constituiu ou de uma integração regional insuficiente, a estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, idealizada como a única alternativa ao desenvolvimento da Província da Bahia, mostrou-se economicamente inviável até o final do século XIX.

A linha férrea entre Salvador e Alagoinhas, percurso administrado pelos ingleses, apresentou resultados econômicos insatisfatórios desde os primeiros tráfegos, situação essa que alguns presidentes da Província do período justificaram argumentando que a mesma, em sua fase inicial, ainda não havia alcançado as áreas produtoras da região de Alagoinhas, Pojuca, entre outros. Mantinham a esperança de que, com a extensão do tráfego, as receitas ainda

⁷² ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. 1908. Op. cit.

⁷³ *Diário da Bahia*. 25/01/1901. BPEB.

apresentariam resultados satisfatórios. Isso não se confirmou ao longo do século XIX, apesar das relativas melhoras em seus balanços financeiros, como se observa abaixo:

Tabela II: Relação receita e despesa anual (1864-1900)

Anos	Receita	Despesa	Déficit	Saldo	Obs.
1864	216:452\$403	446:060\$064	229:608\$064	-----	
1865	268:554\$732	364:378\$104	95:823\$372	-----	
1866	275:097\$166	480:414\$350	205\$317\$184	-----	
1867	278:974\$930	506:605\$022	227:630\$092	-----	
1868	399:322\$774	431:260\$534	31:937\$760	-----	
1869	313:7956				
1870	350:061\$209		-----	6:908\$951	
1871	386:128\$085	361:219\$776	-----	24:908\$309	
1873	366:247\$458	409:247\$458	43:000\$000	-----	
1875 ou 1874	404: 934\$685	396:660\$630	-----	8:274\$058	
1876	373:875\$856	408:409\$180	34:533\$324	-----	
1877	606:137\$336	501:222\$060	-----	104:915\$276	
1878	479:913\$660	496:610\$130	16:690\$470	-----	
1879	410:810\$210	427:946\$950	17:136\$740	-----	
1880	465:086\$460	449:636\$450	-----	15:450\$010	
1881	263:523\$230	390:122\$060	26:598\$830	-----	
1882	400:781\$920	440:748\$650	39:966\$730	-----	
1885	481:210\$490	482:109\$330	878\$940	-----	
1886	487:099\$720	496:743\$630	9:643\$910	-----	
1887	455:649\$910	464:941\$210	9:291\$300	-----	
1888	455:619\$390	434:911\$210	9:291\$300	-----	
1889	331:009\$710	453:8??\$500	102:218\$790	-----	
1890	441:935\$110	490:251\$770	48:2??\$????	-----	
1891	513:831\$030	537:984\$7?0	-----	5:643\$310	
1892	515:199\$710	580:223\$660	65:023\$950	-----	
1893	735:066\$720	743:716\$570	8:619\$830	-----	
1894	801:383\$340	1.148:563\$200	347:177\$860	-----	
1895	829:402\$410	1.389:577\$830	560:175\$420	-----	
1896	865:084\$090	1.404:147\$340	539:063\$250	-----	
1897	1.162:940\$340	1.447:631\$450	284:691\$110	-----	
1898	1.314:550\$580	2.370:234\$920	1.055:684\$340	-----	
1889	1.270:511\$700	1.795:046\$870	524:535\$170	-----	
1900	980:443\$080	1.606:174\$010	625:730\$930	-----	

Fonte: Quadro construído a partir dos relatórios provinciais (1865-1888) e ministeriais (1888-1900)

Em quase quatro décadas de funcionamento, a estrada de ferro Bahia ao São Francisco demonstrou, segundo essa tabela, saldo somente em seis exercícios anuais, o que atesta a sua longa trajetória de déficits financeiros. As suas rendas mal davam para cobrir os gastos, revelando-se um negócio economicamente oneroso para os cofres públicos que, através da garantia de juros, assegurou tanto o capital investido como os lucros dos empresários ingleses que a exploraram por todo esse período.

Vários fatores interferiam nos relatórios financeiros da empresa. A quantidade de passageiros transportados, os gastos e despesas com o sistema de telégrafo que já começava a ser utilizado entre diferentes estações e cidades, as despesas com conservação de material e com pagamento de pessoal, etc. Nesses empreendimentos, o transporte de mercadorias lucrativas era um fator importantíssimo para garantir receitas anuais superiores aos custos da estrada.

A essa situação eram atribuídos vários fatores que, associados, conduziam a linha férrea para o déficit econômico e, conseqüentemente, para a não prosperidade da Província. Políticos baianos posicionaram-se quanto a isso, afirmando que esses resultados eram ocasionados pela indisposição da população e dos produtores à novidade ferroviária ou então que a sua principal causa seria a inexistência de estradas complementares – vicinais - que ligassem diretamente as zonas de produção com as ferrovias. Outros discursos também se fizeram presentes neste debate, expressando um viés mais crítico daquele problema.

O presidente da Província, barão de São Lourenço, quase uma década depois da inauguração do primeiro trecho ferroviário, lamentava esses sucessivos balanços deficitários da estrada. Contudo, introduzia uma crítica mais contundente à idéia de implantação das ferrovias e, sobretudo, do traçado que da capital buscava alcançar a vila de Juazeiro no rio São Francisco:

Esta estrada cujo *traçado* menos convenientemente adotado tem demorado, senão impossibilitado a realização das esperanças concebidas, continua a pesar consideravelmente sobre o tesouro nacional [...]

A idéia de fazer partir da capital, idéia essa que foi por mim energicamente combatida desde a sua iniciação, trouxe graves embaraços ao sucesso da empresa.

A facilidade de comunicação oferecida a todos os pontos do litoral pela navegação marítima e fluvial aconselhava a economia de tantas léguas de via férrea construída com grande dispêndio, e *atravessando localidades rebeldes à cultura vantajosa*.⁷⁴
(grifos do autor)

O barão de São Lourenço, ao que chamou de “espécie de ostentação indesculpável” dos idealizadores da ferrovia, confirmou as variadas propostas surgidas à administração pública para atenuar os prejuízos financeiros da empresa ferroviária, passando desde a construção de estradas convergentes à ferrovia até uma rigorosa fiscalização dos negócios da empresa.

O interessante do discurso do barão é a sua observação quanto ao traçado da estrada. Para ele, o traçado desta não se justificava - “eram erros primitivos” - na medida em que, adentrando-se tabuleiros e sertões áridos pelo interior da Província, essa ferrovia atravessava

⁷⁴ *Relatório* apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Barão de São Lourenço, presidente da Província, 11 de abril de 1869. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

áreas poucos produtivas ou então que não produziam, em larga escala, os produtos de interesses maiores para a pauta de exportação da Bahia. Em oposição a esse pensamento, outros políticos influentes da Bahia se destacaram na defesa incondicional do traçado que ia de Salvador às margens do rio São Francisco, exercendo pressões políticas para levar a estrada àquela região.⁷⁵ A compreensão sobre essa ferrovia e o seu prolongamento pode ser prejudicada se não se atentar para determinadas particularidades regionais que determinaram a sua inserção, ao longo da história, na esfera sócio-econômica da Província da Bahia.

Diferente das ferrovias paulistas que transportavam o café em grande escala - produto mais lucrativo do período - para ser exportado através do porto de Santos, essa primeira estrada de ferro da Bahia, mesmo depois de construído seu prolongamento, teve como alicerce outros produtos de exportação menos lucrativos para o Império, mas significativos para a economia regional, além de manter outra lógica na sua relação com a cidade de Salvador e com seu interior.

Na pauta de exportação dessa via férrea destacavam-se, em ordem de importância, o açúcar, o fumo e o tabaco como produtos básicos. Eram os produtos que, individualmente, correspondiam às melhores receitas da estrada. Dada a sua importância, a companhia adquirira trapiches em Salvador, destinados a armazenar produtos do interior, e comprou outro trapiche na cidade de Alagoinhas, região onde se concentrava grandes produtores do fumo transportado para a capital⁷⁶. Convém dizer que o açúcar, já naquele contexto, não era um produto tão valorizado no mercado de exportação, como em períodos anteriores em que representava fonte de riqueza e opulência para os senhores de engenho.

Outros produtos, provavelmente destinados à exportação, também aparecem na lista de mercadorias transportadas, como: algodão, mel e uma pequena quantidade de café e a borracha, já no início do século XX.⁷⁷

Além dessas mercadorias destinadas a exportação, a estrada transportava, tanto da capital para o interior quanto no sentido inverso, outros produtos de suma importância para a

⁷⁵ FERNANDES, Etelvina Rebouças. Op. cit.

⁷⁶ Em relação à demanda do trapiche da Estação de Jequitaia. Consultar: *Fala* com que o comendador Antonio Candido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, 1º de março de 1874. Conferir também: *Fala* com que abriu a 57ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Barão Homem de Mello, 1º de maio de 1878. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁷⁷ *Fala* proferida na abertura da 2ª sessão legislativa da Assembléia Provincial da Bahia pelo conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza, 03 de abril de 1883. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

economia regional e consumo local da Província. Esses itens, mesmo que não justificassem financeiramente os custos do tráfego da estrada, eram fundamentais porque se tratavam de gêneros de primeira necessidade para a população soteropolitana e para as vilas e povoados do interior.

Nessa perspectiva, animais como bois, vacas, porcos, cavalos, carneiros, perus, galinhas também tinham seu lugar nos vagões de trens da estrada. O gado, pelo visto, correspondia a uma parcela razoável da receita da estrada e grande parte desse produto tinha Salvador como destino. Indispensável na alimentação dos soteropolitanos⁷⁸, essa carne bovina tinha sérias dificuldades para chegar aos matadouros e, conseqüentemente, ao mercado de Salvador.⁷⁹

Ao longo do século, notamos várias queixas quanto à qualidade da carne, geralmente atribuída às longas distâncias percorridas pelos rebanhos até a chegada aos matadouros na capital. Nesses casos, a ferrovia, em sua devida proporcionalidade, ajudava a encurtar essas distâncias, colocando na rota comercial de Salvador a cidade de Mata de São João, uma das principais áreas criadoras de gado do estado da Bahia.⁸⁰

Mercadorias de indústrias nacional e estrangeira, couros, aguardentes, toucinhos, sal, cereais e uma categoria denominada de *diversos* também são encontrados em relatórios institucionais referentes ao tráfego. Toucinhos e cereais muito provavelmente eram utilizados para a alimentação dos baianos. Pelo que sugere o relatório de um presidente da Província, a categoria *diversos* incluía produtos também destinados ao abastecimento. Impressionante o fato desse item, relativamente mais abrangente, agregando uma série de produtos, corresponder a uma considerável fração na quantidade de produtos transportados pela empresa em suas receitas por quase todo o século XIX.

A cidade comercial de Salvador, onde muito pouco se produzia, era abastecida pelos produtos vindos do interior e de outras províncias, ou por rio e mar ou por terra. A ferrovia, mesmo que precariamente, transportava alguns gêneros fundamentais para esse mercado, numa relação de comunicação regional entre interior e capital. Entretanto, algumas vezes, essa relação poderia ser invertida, pois devido às secas que assolavam o sertão e afetavam a produção da

⁷⁸ MATTOSO, Kátia. Op. cit.

⁷⁹ Constam em vários relatórios provinciais referências tanto ao valor quanto à má qualidade da carne verde que abastecia a capital. Isso pode ser atribuído as dificuldades de transporte e as longas distâncias que o gado percorria para chegar em Salvador.

⁸⁰ ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. 1908. Op. cit. p. 26

Província, de Salvador se escoavam produtos de primeira necessidade, para socorrer as vítimas das intempéries naturais. Em 1870, novamente o barão de São Lourenço se refere à ferrovia relacionando-a às secas que assolavam as populações do interior:

A seca de dois anos tem muito concorrido também para impedir o aumento razoável que se devera esperar da marcha atual de um país novo. *Observa hoje, o contrário do que se sucedia, importando-se pouco do interior, e para aí se conduzindo numerosas cargas de gêneros alimentícios.* A via férrea tem nesse ponto sido muito útil para o suprimento dos municípios próximos que sem ela teriam visto a emigração completa da população.⁸¹ (grifos do autor)

Ademais, apesar de restrições já reveladas desse barão à implantação da via férrea, ele reconheceu sua inserção na realidade local ao conduzir gêneros tão importantes para o interior da Província.

Certamente essa ferrovia e, posteriormente, o seu prolongamento não resolveria os problemas crônicos de uma capital que tinha historicamente crises relacionadas ao seu abastecimento ou, ainda mais, não sanaria os problemas decorridos dos longos períodos de *secas* que flagelavam impiedosamente as populações afastadas do litoral, que ficavam sem água e, muitas vezes, sem os próprios alimentos para se abastecer. Contudo, ela traria alguns alentos, ao ajudar nas vias de comunicação: fosse pelo tráfego ou pelos telégrafos. Por mais insuficientes que fossem ou economicamente inviáveis, eram, de fato, para algumas populações, a esperança, talvez não de um progresso, tal como as elites baianas pensaram no século XIX, mas de um socorro mais fácil e mais urgente de suas necessidades. A confirmação disso observa-se com a extensão de seus trilhos para além de Alagoinhas, para as terras mais ao sertão da Bahia.

A trajetória deficitária da empresa só foi modificada no início do século XX, quando essa passou para o controle dos engenheiros baianos. De 1902 a 1906, a estrada eliminou todos seus déficits, registrando saldos positivos em seus movimentos financeiros.⁸² Ao explicar esse resultado, já em curso no segundo semestre de 1901, quando os ingleses saíram da ferrovia, o engenheiro fiscal atribuiu-o “à redução das despesas pela nova administração”.⁸³ Diante desse

⁸¹ *Relatório* apresentado a Assembléia Legislativa da Bahia pelo Barão de São Lourenço, presidente da Província, 06 de março de 1870. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁸² ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. 1908. Op. cit.

⁸³ *Estradas de Ferro da União, arrendadas*. In: Relatório do Ministério das Indústrias, Viação e Obras Públicas, 1902. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>.

indício, reforçamos o argumento de que, certamente, os problemas financeiros da empresa tratava-se, dentre outros, da descuidada administração inglesa.

A produtividade, as secas e as mercadorias na região do sertão da Bahia

Os relatórios financeiros do Prolongamento, entre 1880 a 1899, foram a repetição do que se presenciou nas contas da estrada da Bahia ao São Francisco. De igual forma, a ferrovia que se prolongou até a localidade de Juazeiro operou em quase todo o seu período de existência em regime de déficits, excetuando-se apenas dois anos.

Tabela III - Relatório financeiro (1880-1899)

Anos	Receita	Despesa	Déficit ou Saldo
1880	6:109\$600	18:330\$472	- 12:226\$872
1881	52:615\$390	203:254\$700	- 150:639\$310
1882	49:796\$080	176:408\$705	- 126:612\$625
1883	63:839\$220	186:171\$922	- 122:332\$702
1884	80:132\$300	227:432\$031	- 147:229\$731
1885	125:936\$280	253:135\$616	- 127:199\$336
1886	151:745\$160	287:476\$745	- 135:731\$285
1887	161:964\$040	354:632\$592	- 192:668\$552
1888	190:295\$190	465\$146\$365	- 271:850\$675
1889	214:366\$840	494\$352\$760	- 279:985\$920
1890	226:546\$980	819:325\$470	- 292:778\$490
1891	308:539\$920	732:216\$191	- 423:636\$271
1892	283:894\$505	774:235\$630	- 490:341\$125
1893	413:226\$912	810:317\$006	- 367:090\$094
1894	560:223\$439	983:327\$868	- 423:104\$429
1895	660:641\$602	1.160:320\$274	- 499:678\$672
1896	818:997\$077	1.386:498\$315	- 567:501\$238
1897	1.889:701\$015	1.500:951\$496	+ 388:746\$519
1898	1.189:111\$250	1.426:049\$134	- 236:937\$884
1899	1.358:700\$299	1.348:901\$891	+ 9:798\$408

Fonte: *Estrada de Ferro do S. Francisco*. In: Ministério da Agricultura, 1899, p. 262. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>

A administração não conseguiu driblar os persistentes déficits que pesavam sobre a empresa. Alguns fatores concorriam para valores desfavoráveis tão elevados. O primeiro deles eram os problemas relacionados ao traçado da linha férrea. Tendo como objetivo principal chegar às margens navegáveis do rio São Francisco, a estrada seguiu em linha reta, afastando-se das áreas férteis que se concentravam no lado esquerdo de seu traçado. Isso resultou em seu

isolamento em relação a essas zonas produtivas, sendo, por isso, reclamada por contemporâneos a construção de ramais e estradas complementares.⁸⁴

Outra questão importante, senão a principal, era a escassez de água provocada pelas secas que castigavam as populações do sertão da Bahia durante meses. Após partir da Vila de Aramari até Serrinha em diante, a estrada de ferro atravessava uma zona territorial árida, inóspita, assolada pelas terríveis secas e, portanto, com grande dificuldade para se conseguir água. Avançar até o rio São Francisco, mais que tudo, significou avançar ao sertão seco do interior baiano.

Tal fato criava sérios obstáculos para a estrada, justamente porque ela necessitava de água para mover suas locomotivas. As construções de açudes, tanques e poços em alguns pontos da estrada mostraram-se insuficientes. Essa situação era agravada pela ação de populares que, desesperados pela falta de água e de alimentos, saqueavam os vagões e as locomotivas da empresa, impossibilitando-as de prosseguir o tráfego.⁸⁵

A estrada, em consonância com os problemas regionais sofridos pelas zonas por onde ela atravessava, desenvolveu alternativas para evitar que seus trens fossem assaltados, levando água para os sertanejos em suas locomotivas, contribuindo para que “a população não abandonasse seus lares, em busca de outros onde ficasse abrigada de tão terrível necessidade”.⁸⁶

Ao que parece, esse problema preocupou as autoridades da época que, referindo-se aos déficits enfrentados pela via férrea, atribuía a responsabilidade à questão da seca no estado. Além disso, no relatório de 1898 do ministério da Agricultura, também se encontra referência à Guerra de Canudos como responsável por parte do elevado aumento de sua despesa.⁸⁷ Sob esse prisma, se esse acontecimento influiu no aumento da despesa do Prolongamento, deve-se considerar que, naquele período, o mesmo fator também foi determinante para o extraordinário crescimento da receita e, conseqüentemente, para o desaparecimento do seu déficit pela primeira vez em seus dezessete anos de funcionamento.

⁸⁴ ARGOLLO; FRANÇA. 1908, p. 40. Op. cit.

⁸⁵ ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. 1908. Op. cit; *Estrada de Ferro do São Francisco*. In: *Relatório do ano de 1898 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo*. BPEB.

⁸⁶ *Estrada de Ferro de São Francisco*. In: Ministério da Agricultura, 1899, p. 269. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>

⁸⁷ *Estrada de Ferro de São Francisco*. In: Ministério da Agricultura, 1898, p. 246. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>

Esse episódio marca um momento muito importante da Primeira República, que foi a supressão do movimento de Canudos no interior da Bahia, no final do século XIX. A estrada de ferro do São Francisco cumpriu um papel estratégico nesse sentido, uma vez que foi através dela que as forças expedicionárias de combate e todo o material bélico foram transportados para as trincheiras da repressão na região de Canudos.

Os trens especiais, encomendados pelo ministério da Guerra, partiam geralmente da estação de Alagoinhas, no período da noite, para a estação de Queimadas, local mais próximo da “negregada sedição”, conforme registros da empresa. Além de munições e pessoal de guerra, os vagões transportaram alimentos, feridos, cadáveres e prisioneiros durante o conflito. As oficinas da estrada eram utilizadas para reparar as locomotivas e produzir também materiais para o combate, como se verificou na relação de obras solicitadas pelo ministério.

Tabela IV: Relação de serviços prestados pela estrada de ferro ao Ministério da Guerra

Designação	Pessoal	Material	Total
Reparo de uma peça de canhão	8\$200	2\$648	10\$848
Execução de duas carretas para transporte de canhões	44\$500	1:456\$848	1:902\$348
Execução de 495 taboas para soalho	175\$525	2:071\$529	2:247\$054
Execução de um parafuso, concerto de um dito e chapeamento de 2 blocos	32\$675	47\$278	79\$953
Execução de 19 peças diversas de madeira	67\$275	317\$524	384\$799
Material fornecido pelo armazém para as diversas obras da expedição	————	353\$922	353\$922
Execução de uma roda de um carretão	104\$950	59\$659	164\$609
Execução de um parafuso para canhão	10\$450	5\$980	16\$430
Execução de 23 peças de madeira para carros de bois	12\$050	43\$266	55\$316
Fornecimento de 28 taboas de cedro, com 100m de comprimento	————	151\$648	151\$648
Execução de dois ferros para ferrar animais	13\$800	1\$000	14\$800
Pessoal e material fornecido a expedição em Queimadas	1:597\$175	80\$551	1:677\$726
Somas	2:467\$600	4:591\$853	7:059\$453

Fonte: Estrada de Ferro do São Francisco. In: *Relatório* do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. BPEB.

Após a guerra, foram expedidos diversos telegramas manifestando moções de agradecimento ao seu diretor e ao pessoal, destacando a importância da estrada para esse conflito.⁸⁸ Não é demais pensar que, talvez, sem a existência dessa estrada, transportando as

⁸⁸ Estrada de Ferro do São Francisco. In: *Relatório* do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. BPEB. Nesse mesmo documento encontram-se

tropas de repressão e tudo o que necessitavam, a guerra de Canudos tivesse outros desdobramentos, o que sublinha, mais uma vez, o relevante papel do transporte ferroviário.

Quanto ao tipo de produtos transportados, pode-se dizer que essa estrada, assim como o trecho ferroviário de Salvador a Alagoinhas, trafegava várias mercadorias: como açúcar, fumo, algodão destinado ao mercado externo e produtos considerados de primeira necessidade. Na tabela abaixo, consta uma relação das principais mercadorias transportadas e seus correspondentes valores na receita da ferrovia para o ano de 1888.

Tabela V: Principais mercadorias transportadas

Mercadorias	Valores
Café	1:189\$540
Açúcar	688\$840
Algodão	631:780
Couro	2:102\$440
Cereais	13:033\$580
Fumo	13:050\$520
Aguardente	4:874\$640
Caroços de algodão	4\$120
Toucinho	44\$460
Sal	3\$325:240
Chifres, unhas garras	7\$320
Produtos da indústria nacional	4:445\$380
Fazendas e ferragens	31:379\$360
Diversos	51:428\$640

Fonte: Estrada de Ferro de São Francisco. In: *Ministério da Agricultura*, 1888. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>

Com o funcionamento deficitário, a estrada de ferro de São Francisco, além da sua importância social para a região sertaneja, revelou-se um componente fundamental de controle político do território brasileiro para a consolidação da República. Nessa direção, a sua construção para o rio São Francisco justificou-se, para a União, mais em termos geopolíticos do que em termos econômicos.⁸⁹ Convém assinalar que, em certo sentido, era bem possível que ganhasse quase *status* de verdade a idéia de que o rio São Francisco e, por conseguinte, a sua estrada de ferro, representava um importante instrumento de integração.

telegramas e notícias da imprensa do período que enriquecem a análise sobre a questão de Canudos, Ministério da Guerra e o papel exercido pela ferrovia.

⁸⁹ CAMELO FILHO, José Vieira. Op. cit.

4. Organização da Companhia Viação Geral da Bahia em 1909

As histórias dessas duas linhas férreas - Bahia ao São Francisco e o Prolongamento do São Francisco-, finalmente, se entrecruzaram no final da primeira década do século XX. É bem justo dizer que, não raras vezes, ambas as estradas firmaram um contato maior, numa espécie de acordo para o estabelecimento de um tráfego mútuo de mercadorias. Entretanto, nada se comparou à força da aliança empresarial estabelecida em torno destas e de outras estradas de ferro em 1909 no estado da Bahia.

No dia 29 de janeiro daquele ano, em confirmação ao ato do ministro da Viação e Indústria, o baiano Miguel Calmom, o presidente da República firmou contrato com o engenheiro Miguel de Teive e Argollo para o arrendamento de ferrovias, mediante decreto 7308.

Atos do poder executivo

Aprova as cláusulas para o contrato de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro do São Francisco, no Estado da Bahia, e para o contrato de arrendamento provisório da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, do ramal Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao tráfego do prolongamento da Timbó a Propriá [Sergipe], e da Estrada de Ferro Central da Bahia.⁹⁰

A realização desse contrato só foi possível com a desistência do arrendamento provisório dos, então, arrendatários das estradas de ferro da Bahia ao São Francisco, Ramal Timbó e Central da Bahia, os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austricliano Honório de Carvalho, que pelos decretos 4.058 e 4.299 de 1901 detinham os direitos de exploração dessas ferrovias.

As circunstâncias em que se deu essa negociação, mediada por desistências de uns e interesses de outros, permitem apontar para a possibilidade de uma articulação previamente estabelecida com vistas a favorecer ao controle dos negócios ferroviários da Bahia por um só grupo. Essa negociação representou o monopólio sobre as estradas de ferro federais baianas e, posteriormente, a aquisição de linhas férreas estaduais, com a constituição da Companhia Viação Geral da Bahia (CVGBa).

A organização da Viação Geral da Bahia, conforme previsto no contrato de 29 de janeiro, foi oficializada no dia 19 de maio de 1909 no escritório da estrada de Ferro do São Francisco, na cidade de Salvador, em local conhecido como Calçada, com a convocação de Teive

⁹⁰ *Diário Oficial da União*. 27/03/1909 In: Seção Judiciária. Série Liquidação de Firma. Interessado: João Serravalle; E/ou partes: Miguel de Teive e Argollo. 73/2627/02. APEB.

e Argollo & Companhia.⁹¹ Entre os sócios chamados para a reunião, encontramos o negociante José Gonçalves de Oliveira Reis e o engenheiro Alencar Lima. Este último, curiosamente, já tinha abdicado de outras ferrovias que explorava em favor de Teive e Argollo. Com a organização dessa companhia, o grupo de Teive e Argollo passou então a administrar todas as estradas pertencentes à União.

Dessa forma, ficava cada vez mais nítida a operação montada para controlar a maioria dos negócios ferroviários na Bahia por aqueles engenheiros. O ingresso de Alencar Lima na sociedade de Miguel de Teive e Argollo, mais do que representar a posse sobre todas as ferrovias federais baianas, significou a ampliação de seu poder e de sua influência política, uma vez que foram incorporadas também as estradas de ferro do estado, a Centro Oeste e Nazaré.

Tanto a trajetória da estrada da Bahia ao São Francisco, quanto de seu Prolongamento, assim como a conseqüente organização da CVGBa, constituiu-se em componente histórico importante, seja para se analisar a relação entre as forças políticas e econômicas e a questão ferroviária na Bahia, seja para se compreender as circunstâncias históricas, específicas, em que os trabalhadores ferroviários viveriam suas experiências de classe.

5. Mão de obra ferroviária no século XIX: experiências de estrangeiros e nacionais na primeira ferrovia da Bahia

Trabalhadores estrangeiros

A cláusula do contrato que criava restrições ao emprego de mão de obra escrava no trabalho da estrada de ferro, ao mesmo tempo em que procurava proteger as plantações agrícolas dos senhores de engenho e dos barões do café da escassez de braços já em curso naquele período, criava um grande desafio para a construção de ferrovias brasileiras.

A extinção do tráfico de cativos em 1850, no Brasil, resultou no considerável encarecimento da mão de obra escrava e, conseqüentemente, na diminuição de sua oferta no mercado. Isso, atrelada à recusa de parte da população livre em empregar-se em alguns postos de trabalho, aumentava ainda mais os problemas da falta de braços para executar determinadas atividades centrais da economia do Império.

⁹¹ *Diário da Bahia*. 27/05/1909. BPEB.

Como qualquer estrutura desse porte, a construção de ferrovias demandava o recrutamento de uma significativa quantidade de pessoas, dispostos a realizar esse tipo de trabalho, que a Província, segundo relatos oficiais, não dispunha.

De pronto, é possível afirmar que, no mínimo, essas medidas restritivas criavam um impasse para a implantação e operação dos caminhos de ferro brasileiros. A escassez de mão de obra livre para a construção dessas estradas na Bahia, durante a segunda metade do século XIX, apareceu como questão relevante em discursos oficiais. Em 1859, de acordo com o relato do presidente da Província, Francisco Xavier Paes Barreto, o lento desenvolvimento dos trabalhos da ferrovia devia-se, sobretudo, à falta de operários, problema que, segundo ele, teve uma breve solução com a vinda de trabalhadores imigrantes “robustos e amestrados”.⁹²

A presença italiana nas obras ferroviárias não poderia passar ao largo dessas nossas análises. Eles correspondiam, quantitativamente, ao segundo maior grupo étnico de operários empregados naquela empreitada, vindo depois os ingleses, alemães, franceses e suíços.⁹³ Mesmo que a estimativa não seja tão exata, porque não foi possível realizar cruzamentos estatísticos com outros dados, ela possibilita pensar sobre as diferentes experiências que compuseram o universo de trabalho no processo de construção da primeira estrada de ferro na Bahia em pleno século XIX.

Assim, encontramos alguns imigrantes italianos que embarcaram na Bahia e se rebelaram contra empreiteiros, ameaçaram suspender os trabalhos e articularam várias reivindicações, inclusive acionando órgãos oficiais de seu lugar de origem.

Em 22 de julho de 1859, cento e onze sardenhos encaminharam um documento ao Consulado Sardo da Bahia. Nele, apresentavam um conjunto de irregularidades no cumprimento do contrato de trabalho firmado entre eles e o inglês John Watson, empreiteiro da estrada de ferro. Por meio dessa correspondência, foi possível conhecer um pouco dessa história que, segundo os trabalhadores, foi marcada por um contrato que impunha “pouca justiça e aqui se tendo passado por muitas privações com a esperança de uma modificação do mesmo contrato, o qual [...] não teve lugar [...]”.⁹⁴

⁹² *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Francisco Xavier Paes Barreto, 15 de março de 1859. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁹³ *Fala* proferida na abertura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente da Província Herculano Ferreira Pena, 10 de abril de 1860. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>. Documentação pertencente ao APEB.

⁹⁴ *Correspondência*. Consulado Sardo na Bahia. 1859, maço 4967. APEB.

Fazendo-se valer de sua “economia moral”⁹⁵, esses trabalhadores, empenhados ao máximo em garantir seus direitos, fizeram uma série de contestações. Entre elas, reclamaram sobre os pagamentos recebidos, as 10 horas de trabalho diário que os impossibilitavam de descansar, o não pagamento dos dias santos, o oferecimento de produtos alimentares de qualidade inferior e o não fornecimento de determinados gêneros alimentícios, como o vinho e a farinha, conforme estabelecido em contrato.⁹⁶ Percebe-se que essas reivindicações, ao incluir direitos de acesso à boa farinha e ao vinho, estavam sendo moldadas por tradições culturais e noções de justiça específicas.⁹⁷

Talvez muitos desses italianos, senão todos, estiveram envolvidos em outros conflitos na companhia ferroviária. O chefe das obras da ferrovia, em correspondência enviada no dia 25 de julho de 1859, construiu um longo discurso contra os operários italianos e suas reclamações contra o não cumprimento do contrato, “sobretudo a péssima qualidade do vinho e da farinha de milho”.⁹⁸

Além das condições contratuais questionadas pelos trabalhadores, as epidemias foram, seguramente, um dos grandes obstáculos à permanência da mão de obra imigrante no trabalho da ferrovia na Bahia.⁹⁹ Assim, registramos diversos casos de febre amarela tanto entre trabalhadores italianos quanto entre os ingleses¹⁰⁰. Dessa maneira, foi o próprio superintendente que, em 9 de janeiro de 1859, expressou à presidência da Província a necessidade de espaços alternativos para

⁹⁵ Thompson, ao criticar a interpretação economicista de alguns historiadores sobre os “motins de fome” na Inglaterra setecentista, atribuiu à ação desses movimentos sociais um forte senso de justiça e direito comum que contrapunha a lógica econômica capitalista em curso no período. Para uma discussão mais aprofundada sobre o conceito de economia moral consultar: THOMPSON, E. P. A economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: _____. *Costumes em comum: estudos sobre cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

⁹⁶ *Correspondência*. Consulado Sardo na Bahia. 1859, maço 4967. O representante do consulado fez várias gestões junto à empresa e ao Presidente da Província a fim de mediar as negociações com os trabalhadores. Cf. OFÍCIO enviado ao Presidente da Província pelo Consulado Sardo in Bahia, 04 de junho de 1859, maço 4967. APEB.

⁹⁷ Sobre as noções de costume e direito como mediadores das reivindicações das classes populares ver: THOMPSON, E. P. Costume, lei e direito comum. In: _____. *Costumes em comum...* Op. cit.

⁹⁸ *Ofícios*. 25 e 26 de julho de 1859, maço 4967. APEB.

⁹⁹ No Brasil, a construção de linhas ferroviárias, além de ser uma atividade extenuante, foi acompanhada pela propagação de várias epidemias que ceifavam a vida de grande contingente da força de trabalho. Sobre esse assunto, conferir os estudos de: FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 1980; HARDMAN, Francisco Fott. *Trem fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, capítulo 5 intitulado Ferrovia - fantasma: nos bastidores da cena.

¹⁰⁰ *Ofício* do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 06 de setembro de 1859. Presidente da Província. Série: Viação, maço 4967. Seção Colonial e Provincial. APEB; *Ofício* do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 07 de janeiro de 1860. Presidente da Província. Série: Viação, maço 4966. Seção Colonial e Provincial. APEB; Um importante estudo sobre os significados sociais das doenças, epidemias e teorias higienistas nas classes subalternas do Rio de Janeiro encontra-se em: CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

enterrar os operários vitimados pela febre amarela, justificando que a administração do *cemitério dos ingleses da barra* havia informado da impossibilidade de “receber mais defuntos [de trabalhadores] para serem enterrados”.¹⁰¹

As condições de trabalho oferecidas pela Companhia não eram realmente das melhores. Havia falta de habitações, muitos desses trabalhadores viviam todos amontoados em alojamentos improvisados pela empresa, o que se constituía em risco diário de propagação da doença. Somente já iniciadas as obras da estrada é que foram encontrados registros em relatórios de presidentes da Província sobre construções de primeiras casas e habitações para “as turmas de trabalhadores”.¹⁰²

Trabalhadores Nacionais

Embora fosse considerável o contingente de imigrantes nas construções das estradas de ferro baianas na segunda metade do XIX, seria um engano acreditar que trabalhadores nacionais não se fizessem presentes no mundo do trabalho ferroviário daquele período. A partir da documentação consultada, é possível argumentar que a mão-de-obra fundamentalmente empregada, pelo menos na construção de estradas de ferro baianas, foi recrutada no Brasil.¹⁰³ Nessa direção, encontramos diversas relações nominais de milhares de trabalhadores nacionais empregados tanto na construção como no funcionamento da ferrovia entre 1858 a 1869.¹⁰⁴

Em relação à questão da mão de obra nacional nas obras ferroviárias, é importante destacar a presença negra, que constituía a principal força de trabalho da Província e que compunha majoritariamente a sua demografia naquele período.¹⁰⁵ É bem provável que muitos

¹⁰¹ *Ofício* do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 09 de janeiro de 1859. Presidente da Província. Série: Viação, maço 4967. Seção Colonial e Provincial. APEB.

¹⁰² Consultar os relatórios de presidentes da Província do período.

¹⁰³ Maria Lucia Lamounier problematizou o argumento da falta de mão de obra nacional no Brasil durante a segunda metade do século XIX. A autora sinaliza que os trabalhadores nacionais foram a principal mão de obra empregada na construção de ferrovias. LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. *História econômica e história de empresas*, volume 3, p. 43-76, 2000.

¹⁰⁴ Consultar a esse respeito: *Listas* de trabalhadores nacionais empregados nas obras da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. 1861. Maço 4965. APEB.

¹⁰⁵ Em 1876, encontraram-se registrados no Grande Censo Populacional de 1872 os seguintes dados para homens: “em relação às raças: 178.605 brancos, 287.131 pardos, 137.574 pretos e 27.043 caboclos...”, p. 161. *Relatório* do Presidente da Província Luiz Antonio da Silva Nunes, 1876. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp>; Silvio Humberto da Cunha apresenta os seguintes dados sobre a composição da população baiana e seu quase insignificante fluxo imigratório: no ano 1872, 22.397 estrangeiros, perfazendo 1,67 % da população da Bahia; em 1890 era de 26.776 e correspondia a 1,41%; em 1900, 29.387, totalizando 1,41%; no ano de 1920, 13.451 estrangeiros, sendo que

negros livres, libertos ou escravos, juntamente com os estrangeiros, trabalhassem na construção e no funcionamento de estradas de ferro na Bahia.¹⁰⁶ Era difícil fiscalizar e coibir o emprego de braços escravos nas ferrovias, uma vez que os contratos que regiam as construções de estradas de ferro eram firmados diretamente entre o governo e as empresas concessionárias e não com os empreiteiros, que, na verdade, eram os grandes responsáveis pelo recrutamento da força de trabalho.¹⁰⁷

Foi contra isso que, em 1860, o engenheiro Firmo José Melo, fiscal do governo provincial, encaminhou, no dia 19 de novembro, um ofício ao presidente da Província, denunciando que os empreiteiros da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco estavam empregando trabalhadores escravos nas obras, burlando dessa forma o contrato imperial.¹⁰⁸ Em sua crítica, o citado funcionário não se referiu somente aos empreiteiros, mas igualmente à administração da companhia ferroviária: “Os trabalhadores livres [...] todos os dias dirigirem-me amargas queixas por terem sido a eles preferidos os escravos. E quando, buscando cumprir o meu dever [...] *sou charqueado por estrangeiros em meu próprio país* [que] zomba[m] da lei [...]”¹⁰⁹ (grifos do autor)

Ele ainda comprometeria o superintendente da empresa, ao sugerir que era cúmplice no caso e, ademais, que havia admitido fazer “vistas grossas” ao problema. Esta questão fica evidente nas fontes. Conforme reclamação: “o referido [...] tanto reconhece, sabe e tem própria ciência do fato de trabalhar-se na Estrada com braços escravos, que ele mesmo declara não ser

equivale a 0,41% da população baiana. Dados extraídos de: CUNHA, Silvio Humberto P. *Um retrato fiel da Bahia: sociedade – racismo- economia na transição para o trabalho livre no recôncavo açucareiro, 1871- 1902*. 2004. Tese (Doutorado em Economia), Instituto de Economia, UNICAMP, 2004, p. 188. Esses dados revelam a predominância de mestiços e negros na composição da classe trabalhadora da Bahia até o início do século XX.

¹⁰⁶ Nessa dissertação de mestrado não aprofundaremos essas dimensões de análise. Contudo, conforme o projeto aprovado para o doutorado (2007-2011) pelo Programa de Pós-graduação em História da UNICAMP, o escopo da pesquisa, dentre outras questões, é discutir as relações entre - escravidão e liberdade nas ferrovias baianas no período do pré e pós-emancipação, a partir das fontes aqui sugeridas e de demais fundos documentais. Buscaremos compreender as articulações entre a experiência da escravidão, da liberdade e a classe trabalhadora ferroviária da Bahia (Séculos XIX-XX). SOUZA, Robério S. *Escravidão e Liberdade nas ferrovias da Bahia* (pré e pós-abolição). Projeto de Doutorado. UNICAMP. 2006.

¹⁰⁷ BENÉVOLO, Ademar. Op. cit, p. 415. Sobre as restrições de mão de obra escrava em estrada de ferro consultar informações adicionais em LAMOUNIER, M. L. Op. cit.

¹⁰⁸ *Ofício* do engenheiro fiscal da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província Antonio da Costa Pinto, 19 de novembro de 1860. Presidente da Província. Série: viação, maço 4967. Seção Colonial e Provincial. APEB.

¹⁰⁹ Idem.

possível cumprir [...] as disposições do decreto que proíbe o emprego de escravos nas obras da Estrada de Ferro”.¹¹⁰

Figura I – Trabalhadores da construção de um corte da linha férrea



Fonte: MULOCK, Benjamin. 7 de março 1861. Acervo do *Institution of Civil Engineers London*- Inglaterra. Imagem gentilmente por Jonh Vignoles.

O testemunho de um viajante estrangeiro, nos idos de 1860, aparece como um elemento a mais na problematização dessa questão. Segundo o relato de Maximiliano Habsburgo,

O acoissado condutor de escravos lançou ao mar 300 de seus fardos vivos e, como uma enguia, conhecendo bem as águas navegáveis, (próximo à ilha de Itaparica) escapuliu oceano afora. Por sorte e porque sabiam nadar, os pobres escravos alcançaram o litoral próximo e, desde então, pertencem ao governo de Sua Majestade, que os enviou para a construção da ferrovia, para alegria secreta dos ricos senhores da Bahia. Uma semana depois esses escravos jovens e fortes foram trocados pela mesma quantidade de escravos velhos e aleijados, renovando assim, o estoque dos senhores de engenho.[...].¹¹¹

¹¹⁰ Idem.

¹¹¹ HABSBURGO, Maximiliano. *Bahia 1860: esboços de viagem*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia 1982, p. 153. Conferir essa referência em: FERNANDES, Etelvina Rebouças. Op. cit.

Seguindo as indicações desse instigante registro, acreditamos que, ao mesmo tempo em que não se pode afirmar, com segurança, que a maioria daqueles trabalhadores fosse escrava, não podemos também desconsiderar as observações do engenheiro fiscal Firmo José Melo, como nos mostrará a história do escravo Basílio, cuja trajetória nos ajuda a pensar tais questões.

Escravo herdado por D. Josefina de Souza Leite, “de cujo poder havia se ausentado”, o crioulo Basílio, nos idos de 1868, foi capturado pelas forças públicas quando trabalhava como servente na estrada de ferro na Bahia. A averiguação da condição real de Basílio se deu a partir da documentação de posse apresentada pela parte reivindicadora. A polícia, mediante tais provas, diria que: “por estes dois documentos, [...] se patenteis claramente que Basílio estava sujeito à escravidão e não podia dispor de si para contratar seus serviços como pessoa livre”.¹¹² Josefina havia herdado Basílio do seu irmão João Vicente Gomes de Sousa e de sua irmã Umbelina de Sousa Leite. Após aquele fato, pelo que sugere o documento, Basílio conseguiu a carta de liberdade, através do pagamento de 100\$000 à sua proprietária, que o obrigaria, ainda, a “assentar praça no exército”.

Não sabemos quais as estratégias desenvolvidas pelo escravo Basílio para fugir dos domínios senhoriais.¹¹³ Entretanto, a historiografia aponta algumas possibilidades, como esconder sua condição de cativo, manipular ou omitir determinadas informações frente seus empregadores ou complacência da empresa e, finalmente, conseguir trabalhar como livre. Nesse caso, agora não mais nas construções, mas no pleno funcionamento da estrada de ferro em 1868. Pode-se especular que, no conjunto das possíveis motivações, a intenção primeira de Basílio era a conquista da sonhada liberdade.¹¹⁴

¹¹² *Ofício* da Secretaria de Segurança de Polícia da Bahia. 27 de janeiro de 1868, maço 4967. APEB.

¹¹³ As fugas são consideradas uma das formas mais típicas de resistência à escravidão. Elas envolviam variadas estratégias e diferentes significados. Importantes estudos têm buscado recuperar os sentidos políticos das fugas, suas motivações em contextos de negociações para garantir autonomia escrava ou mesmo para romper definitivamente com o cativo. Essa discussão está presente em: SILVA, Eduardo. Fugas, revoltas e quilombos: os limites da negociação. In: REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989; REIS, J. J.; GOMES, Flávio dos Santos (Orgs.). *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996; GOMES, F. S. Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil Escravista. *Tempo*, Revista de História da UFF, Niterói, v. 1, abr. 1996.

¹¹⁴ Para uma discussão mais ampla sobre as experiências escravas e suas visões acerca da conquista e dos sentidos da liberdade, consultar CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

Figura II -Trabalhadores construindo a base de uma ponte



Fonte: MULOCK, Benjamin. 7 de março 1861. Acervo do *Institution of Civil Engineers London*- Inglaterra. Imagem gentilmente cedida por Jonh Vignoles.

A experiência de trabalho ferroviário não apenas coexistiu com o regime escravista, na medida em que Basílio não pareceu ter sido o único escravo a empregar-se nas estradas de ferro.¹¹⁵ Pelo visto, não seria absurdo dizer que a escravidão e o universo do trabalho livre ferroviário estabeleceram íntimas relações. Sendo assim, é necessário salientar a importância de se criticar os estudos que afirmam que a experiência ferroviária não era compatível com a escravidão.¹¹⁶

¹¹⁵ Outros escravos fugiram para os locais de trabalho da ferrovia. Consta, como exemplo, que, em 1880, Manoel e mais dois escravos evadiram para a construção da estrada de ferro Central da Bahia. Informação extraída em: BRITO, J. L. *Abolição na Bahia (1870-1888)*. Salvador: CEB, 2003. Além da busca pelo refúgio seguro, essa situação caracteriza um esforço para tornar seu estatuto “indiferenciável” em relação aos livres. Para o caso do Rio de Janeiro, Chalhoub desenvolve a idéia de “cidade-esconderijo”, um espaço – forjado pelos escravos fugitivos - onde se vivenciava a experiência da liberdade dentro das malhas da escravidão. CHALHOUB, S. *Visões da Liberdade*. Op. cit, p. 215.

¹¹⁶ Aqui estou me contrapondo ao argumento presente no trabalho de COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 1976. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 1976, p. 149-150. Consultar também SEGNINI, Liliane P. *Ferrovias e ferroviários: uma análise do poder disciplinar na Companhia Paulista de Estrada de Ferro*. São Paulo: Autores Associados, 1981, p. 39.

CAPÍTULO II

Trabalho ferroviário, mutualismo e sociabilidade operária no pós-abolição

Nos anos se que seguiram à abolição da escravidão, o mundo do trabalho ferroviário na Bahia, como em algumas regiões brasileiras, foi marcado por políticas de disciplinarização e tentativas específicas de reorganização e regulamentação do processo de trabalho. Essas práticas foram traduzidas em relações de trabalho altamente hierarquizadas, imposições disciplinares e políticas paternalistas. Entretanto, eram mecanismos que, ao mesmo tempo, também reforçavam certas dimensões de uma cultura de ofício que remonta aos primórdios da organização do trabalho ferroviário. Ora agindo dentro desses limites, ora atuando fora ou mesmo movendo as bases que lhes davam sustentação, os trabalhadores protagonizaram sua história. Em algumas dessas histórias encontraremos conflitos, em outras acomodações.

A compreensão do mundo do trabalho torna-se mais ampla e, de igual modo, mais complexa na medida em que constatamos que as relações entre patrões e empregados não estão condicionadas apenas pela lógica de sujeição dos supostamente mais fracos – os operários- ao poder patronal. Essas relações pressupõem também negociação e resistência, inscritas em contestações sutis e abertas, enfim, presentes nas trajetórias dos trabalhadores.

Nesse texto, pretendemos abordar as relações de trabalho, observando o processo de regulamentação e ordenamento das atividades no âmbito da ferrovia. Buscaremos, também, reconstituir dimensões importantes das experiências associativas dos ferroviários em sua constituição como classe trabalhadora nos anos iniciais da Primeira República.

No dia 29 de janeiro de 1891, os trabalhadores Pedro Rocha, Procópio Nunes, José Victor e Luiz Bispo abandonaram o trabalho na estrada de ferro, após serem multados pela empresa. Os quatro trabalhadores haviam se insubordinado contra o seu feitor “maltratando-o com palavras injuriosas”. A emergência desse conflito aberto entre os empregados e seus superiores imediatos foi alvo de represálias por parte da empresa.¹¹⁷

¹¹⁷ *Ocorrências*. In: Relatório do ano de 1891 do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas por Miguel de Teive e Argollo, diretor engenheiro. IGHB.

Nesse mesmo ano, em outro pólo de tensão, o empregado Augusto Thomé da Silva Villar, agente da estação da cidade de Vila Nova (Bahia), foi exonerado da estrada de ferro pelo então diretor Miguel de Teive e Argollo, mediante acusação de crime de peculato, devido à verificação de um desfalque na quantia de três contos oitocentos e trinta e sete mil setecentos e dez réis (3:837\$710) nos cofres da empresa. De acordo com os relatos oficiais, mesmo tendo cometido o crime de apropriação indevida, previsto no artigo 221 do Código Criminal do período, o agente Villar não passou muitos dias na prisão, o que casou descontentamento de Teive e Argollo, como se pode verificar no ofício encaminhado ao ministro e secretário de Estudo dos Negócios da Agricultura:

Terminando cumpre-me dizer-vos que até esta data não me consta que alguma providência tenha sido tomada contra o ex-agente Thomé Villar, que impune passeia pelas ruas da Capital deste Estado, *apresentando assim um exemplo a seguir por outros que, possuindo a mesma propensão para a improbidade, só deixam de praticar atos idênticos com receio da punição.*¹¹⁸ (grifos do autor)

Não por acaso, em plena sintonia com a nova ideologia do trabalho corrente na Primeira República¹¹⁹, o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, em 1893, elaborou um importante regulamento interno, escrito ainda sob o calor do fim da escravidão, com intuito de ordenar, regular e disciplinar os empregados para o trabalho no Prolongamento da estrada de ferro do São Francisco. Tratava-se de um manual de normas e instruções de 450 páginas, com mais de mil artigos dispostos em regras e orientações sobre a organização do trabalho ferroviário, com proibições, competências, deveres, penalidades, procedimentos, vestimentas, entre outros, que deveriam ser rigidamente seguidos pelos trabalhadores da ferrovia.¹²⁰

¹¹⁸ *Ofício*. Ocorrências. In: Relatório do ano de 1891 do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas por Miguel de Teive e Argollo, diretor engenheiro. IGHB.

¹¹⁹ Sidney Chalhoub, em estudo clássico sobre os trabalhadores cariocas no contexto da virada do século XIX para o século XX, identificou um processo que denominou de uma “nova ideologia do trabalho” em curso no Brasil. Para o autor, as elites brasileiras trataram de elaborar um discurso oficial que buscava positivar o trabalho, incutindo nos trabalhadores novos valores que evocavam a ordem, a laboriosidade, o progresso e a disciplina nos espaços de trabalho. Com isso, acreditavam transformar os *libertos* em *trabalhadores*, preparando-os, assim, para se integrar à nova ordem burguesa-capitalista. Além disso, expressando essa mesma ideologia que intentava apagar a idéia negativa sobre o trabalho herdada da escravidão, o aparato policial apanhava das ruas das cidades os chamados “desocupados”, reprimindo os considerados “ociosos” e “vadios”. Para maior compreensão dessa discussão, consultar a introdução e o primeiro capítulo de: CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 27-48.

¹²⁰ *Regulamento Interno e Instruções Para os Empregados do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco*. 1893. Bahia. Oficina dos Dois Mundos. 450p. FCM.

O que estava em jogo na idealização desse regulamento era a tentativa de ordenar disciplinadamente a mão-de-obra da ferrovia. Compreendemos que, atrelada ao processo de afirmação dessa nova concepção de trabalho da época, a necessidade de regulação dos trabalhadores também se relacionava com as especificidades intrínsecas do sistema de trabalho da ferrovia. Em outras palavras,

o surgimento da ferrovia passou a representar um novo sistema de trabalho, que prescindia de um grande número de trabalhadores que se submetessem a longas jornadas, ao cumprimento dos horários, ao manuseio de pesadas máquinas, a operacionalização de sinais, enfim, que assimilassem um novo ritmo de trabalho, baseado numa rígida disciplina de ações e comportamento, sem os quais, a execução do trabalho seria impraticável.¹²¹

O regulamento do Prolongamento da estrada de ferro foi divulgado pela diretoria em 26 de junho de 1893, respaldando-se no artigo 111 do regulamento para serviço do tráfego e construção, que fora sancionado pelo decreto nº 1052 de 22 de novembro de 1890. Ao que parece, o autor desse documento, Teive e Argollo¹²², considerava-o completo o suficiente para regular a organização do trabalho e as atividades da ferrovia, pois orientou que aquele manual entrasse em vigor a partir do dia 26 de julho daquele ano, substituindo os demais regimentos: Ordem de serviço de 1880, regulamento de sinais de 1880, regulamento para foguista e maquinistas de 1881 e regulamento de uniformes de 1883.¹²³

Não dispomos de informações mais aprofundadas sobre a aplicação, a eficácia ou mesmo o nível de aceitação e as possíveis resistências dos trabalhadores em relação às medidas disciplinares e normas previstas nesse regimento, entretanto isso não nos impede de tentarmos entender algumas de suas dimensões. Mesmo considerando que se trata de um discurso oficial sobre seu instrumento de poder e controle e que, portanto, tenderia a legitimá-lo, foi o próprio Teive e Argollo que, no relatório da empresa de 1897, decorridos quatro anos desde sua publicação, observou os resultados deste regulamento: “...o Regulamento Interno que organizei e

¹²¹ CALVO, Célia Rocha. *Trabalho e ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista (1890-1925)*. 1994. Dissertação (Mestrado em História). PUC, São Paulo, 1994, p. 42.

¹²² Reforçamos a informação de que Miguel de Teive e Argollo era um empresário e intelectual ocupado com as questões ferroviárias do mundo dos negócios e com os assuntos relacionados ao universo do trabalho. Era também engenheiro civil formado pelo Instituto Politécnico de Rensselaer e membro de sociedades científicas nacionais e internacionais.

¹²³ *Regulamento Interno*. Op. cit. FCM.

foi publicado em 1893, tendo produzido os melhores resultados, facilitando aos empregados o conhecimento de suas atribuições, o modo prático de exercê-las...”¹²⁴

O regulamento de 1893 estava estruturado em sete partes, a saber: circular da diretoria, disposições gerais com regras que abrangiam todos os trabalhadores e disposições específicas sobre as funções do tráfego, da locomoção e da linha da estrada, bem como o estabelecimento de normas sobre o uso de uniformes para os empregados. Ademais, trazia na seção de anexos os exemplares do código penal e criminal, entre outros documentos, que previam penas em casos de suspensões do trabalho e de greve.

Esse regulamento da estrada de ferro do São Francisco, assim como os demais dispositivos disciplinares de outras empresas brasileiras, expressava, em grande medida, a vontade e a expectativa dos patrões em relação ao funcionamento do trabalho e ao comportamento de seus empregados.

De maneira geral, criados pela ótica patronal, os regulamentos se multiplicaram no final do século XIX e se configuraram como um conjunto de regras e normas cada vez mais extenso, que incluíam desde prescrições morais para os operários, até dados sobre salários, multas e penalidades, suspensões e dispersão das tensões.¹²⁵ A lógica disciplinar e o potencial de conflitos desses regulamentos estão no âmbito das relações e da luta de classes, haja vista que os patrões, por intermédio desses mecanismos, objetivam intensificar a exploração de seus trabalhadores. Em outros termos, o que temos é uma tentativa de subjugação do capital sobre o trabalho.

Nessa perspectiva, sob diferenciados focos, o tema sobre as tentativas de controle e disciplinarização dos trabalhadores dentro e fora dos espaços de trabalho no Brasil já foi

¹²⁴ *Estrada de Ferro do São Francisco*. 1897. Relatório apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. p. 3. BPEB.

¹²⁵ Conforme ressaltou Michelle Perrot, “o regulamento sugere uma imagem reflexa do trabalhador e sua turbulência, ao mesmo tempo em que revela sua dupla finalidade: econômica decerto, mas também profundamente política - disciplinar o corpo do trabalhador, seus gestos e seu comportamento”. PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: operários, mulheres, prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. pp. 67-69. O historiador E. P. Thompson também se preocupou com a questão do tempo e da disciplina do trabalho no período de afirmação do capitalismo industrial inglês. Segundo Thompson, os trabalhadores resistiram à tentativa de imposição de uma nova concepção de tempo, que buscava imprimir uma outra disciplina do trabalho, instaurar outros valores e comportamentos, consoantes com as demandas do capitalismo. O autor vê nessas resistências dos trabalhadores, a defesa de valores e costumes, até então tradicionais, e que naquele contexto histórico específico estavam ameaçados. Conferir: THOMPSON, E. P. *Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial*. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

abordado por estudiosos do assunto.¹²⁶ A forma como essa questão incidiu sobre os empregados de estradas de ferro também foi objeto de análise em algumas dessas pesquisas.¹²⁷ Nesses estudos, o esforço para reconstituir os processos históricos em que foram desenvolvidas tais estratégias de dominação da força de trabalho levou em consideração os seus variados dispositivos, como por exemplo, os regulamentos.

Assim, uma análise mais cuidadosa do Regulamento de 1893 se constitui num valioso recurso para tentarmos penetrar um pouco mais no universo disciplinar da Estrada de Ferro do São Francisco. Ademais, a abordagem de aspectos pontuais desse documento ajuda, ainda, a elucidar a complexa organização e o processo de trabalho ferroviário no final do século XIX e início do XX. Vejamos, a seguir, algumas de suas disposições gerais.

1. A ordem no trabalho

Em alguns de seus itens mais importantes, o Regulamento, indubitavelmente, apontava para a tentativa de afirmação de uma concepção de trabalho que buscava criar um perfil de trabalhador ordeiro e disciplinado, como se pode ver abaixo em alguns artigos:

Art. 4. Nenhum empregado poderá se ausentar para ponto distante 6 quilômetros daquele em que exercer suas funções sem permissão prévia do Chefe de sua Divisão, ou do Diretor.

Art. 7. Todos os empregados devem obedecer imediatamente às ordens dos seus superiores, isto é, daqueles que pelos regulamentos e instruções em vigor puderem dá-las.

Art. 8. A desobediência a ordens legais, negligência, falta de asseio ou probidade, e a prática de atos imorais, bem como o emprego, em serviço ou nos edifícios da Estrada, de palavras que ofendam ao decoro público, serão punidos severamente.

¹²⁶ Entre outros, consultar: RAGO, Luzia Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar* (Brasil, 1890-1930). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985; DECCA, Maria Auxiliadora G. *A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo. (1920-1934)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. As tentativas de dominação sobre os trabalhadores foi abordado também em: CRUZ, Heloisa de Faria. *Trabalhadores em serviço: dominação e resistência*. São Paulo: Marco Zero/CNPq, 1991.

¹²⁷ SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e ferroviários*. Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982; FERREIRA, Maria Salum. Ferrovias e ferroviário: a politização do processo de trabalho. *História*, São Paulo, n. 9, 23-37, 1990; Idem. Cultura e imaginário social: a experiência ferroviária. *História*, São Paulo, n. 11, p. 137-150, 1992; Idem. Espaço de trabalho: palco de lutas cotidianas. *Revista de Pós - graduação em História*. n. 1.1993; HARRES, Marluza Marques. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. *Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942)*. *História Unisinos*. n. 6, p. 219-250, 2002.

Art. 13. Os empregados que em serviço nos edifícios e dependências da estrada tiverem altercações entre si ou com pessoas alheias à administração, serão punidos, ainda mesmo que tenham sido provocados.

Art. 14. O local de moradia de cada empregado deve ser lançado em livro especial da Divisão a que pertence, devendo ser comunicadas as mudanças que fizerem.

Art. 16. Todos os empregados, quando em serviço, devem conserva-se decentemente vestidos e asseados.

Art. 18. Os empregados que são obrigados a andar uniformizados, não poderão se apresentar em serviço nem desempenhar os deveres a seus cargos, sem os respectivos uniformes.

Art. 20. Todos os empregados que por desobediência, ignorância, desídia, incúria ou falta de cumprimento dos regulamentos, ordens e instruções em vigor, derem causa acidente, além de serem imediatamente exonerados, ficarão responsáveis perante os tribunais do país pelas suas conseqüências.

Art. 21. Todos os empregados são responsáveis por qualquer prejuízo que causarem a Estrada, resultante de má interpretação, engano, abuso, ignorância ou incúria.¹²⁸

Conforme artigos indicados, o regulamento procurava reforçar a interiorização da disciplina do trabalho ao destacar a hierarquia, a obediência e o respeito aos superiores, fiscalização mútua, ordem e moralidade. Previam a aplicação de punições aos trabalhadores considerados insubmissos.

Seguramente, esse regulamento não pode ser tomado como expressão absoluta das relações cotidianas de trabalho desenvolvidas no Prolongamento da estrada de ferro do São Francisco,¹²⁹ mas esse documento não poderia ser ignorado em nossa reflexão, uma vez que oferece elementos para a compreensão de determinados episódios ocorridos no universo do trabalho ferroviário e sua organização do trabalho.

Ao que parece, o cotidiano de trabalho na ferrovia não era nada aprazível. Contando com a vigilância permanente dentro da empresa, os trabalhadores enfrentavam, diariamente, um conjunto de penalidades e multas aplicadas às suas supostas infrações.¹³⁰ Essas punições

¹²⁸ *Regulamento* Op. cit. BPEB.

¹²⁹ Para uma maior explicitação dessa discussão, consultar: PERROT, M. Os operários e as máquinas na França durante a primeira metade do século XIX. In: PERROT, M. *Os excluídos da história: operários, mulheres, prisioneiros*. Op. cit.

¹³⁰ O uso dos regulamentos no espaço de trabalho e, conseqüentemente, a aplicação de multas como medidas que intensificavam a experiência de exploração vivenciada pelos trabalhadores foram tratados em: MATTOS, Marcelo Badaró. *Experiências Comuns: escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. 2005. Tese (Professor Adjunto de História)-UFF, Niterói, 2005. pp. 48-50.

poderiam corresponder, por exemplo, à redução de vencimentos ou mesmo à suspensão e/ou demissão de operários.

Nessa condição encontraram-se o operário Paulo Pereira Mota e outros empregados da ferrovia em 1897. Esses trabalhadores, em decorrência das normas da estrada, foram obrigados pela empresa a pagar a importância de quarenta e seis mil e novecentos réis (46\$900) aos reclamantes Soares & Companhia pelo estrago causado em seus produtos, devido, segundo consta, às manobras da locomotiva. Já o ajudante de trem Januário de Souza teve que restituir a quantia de sete mil e trezentos e cinquenta réis (7\$350) pela não entrega da mercadoria a seu lugar de destino.¹³¹

Tudo indica que essa situação não foi exclusiva de Paulo e Januário. Outros trabalhadores tiveram que responder pelo desaparecimento de mercadorias, descarrilamentos de locomotivas. Isto confirma que a culpa recairia sobre operários envolvidos em casos desse tipo, tal como estipulava o regulamento. Ao trabalhador era atribuída uma responsabilidade sem precedentes.

As ocorrências de extravios de mercadorias, de baixo desempenho, do nível de perfeição do trabalho nas oficinas aquém do esperado, dos acidentes de trabalho eram acompanhadas de severas punições, de exposição à legislação penal e criminal, além de multas – que, inclusive, constavam nas receitas contábeis da empresa. Em casos de acidentes ferroviários, era averiguada a culpa do trabalhador e não da empresa. Isso fica evidenciado em inquéritos policiais sobre acidentes, com vítimas fatais, em que o questionamento principal era acerca do grau de culpabilidade dos maquinistas e não da companhia.

¹³¹ *Reclamações*. In: *Estrada de Ferro do São Francisco*. Relatório do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. BPEB.

2. Trabalhar e morrer sobre os trilhos

De maneira geral, verificamos a existência de acidentes de trabalho envolvendo operários da estrada de ferro, sendo que, em muitos casos, esses desastres resultaram em vítimas fatais, tanto entre populares como entre os próprios trabalhadores, como veremos nos exemplos que se seguem.

Na noite de 21 de maio de 1897, na Estação de Jurema, cidade de Juazeiro, o operário Manoel Bispo da Silva, em obediência às ordens do seu feitor, fazia uma ronda na linha férrea da estrada. O feitor Manoel Ignácio da Silva, inquieto pela demora do dito operário, partiu para saber quais as suas razões e, a certa altura, avistou um vulto entre os trilhos. Era noite e, certamente, assustado, o feitor foi buscar o mestre de linha e outros trabalhadores que confirmaram que o vulto era de um cadáver esmagado ao longo dos trilhos. Tratava-se do “infeliz operário” Manoel da Silva.¹³²

Interrogados pelo comissário de polícia sobre as razões da morte do operário, bem como sobre o grau de culpabilidade do maquinista que dirigia a locomotiva, foi comum entre os trabalhadores depoentes afirmar que não haviam presenciado o acidente. Mesmo estabelecendo os limites de seu depoimento, o operário José Bispo da Silva, 22 anos, natural do Bonfim, foi além, considerando que Manoel Bispo poderia estar “dormindo ou com vertigem”.¹³³

Infelizmente não se dispõe de outras informações sobre a “morte do infeliz operário” Manoel. Tampouco é possível afirmar se o acidente foi resultado das extenuantes horas de trabalho na empresa ou mesmo de um descuido da vítima ou do maquinista da locomotiva. No entanto, sabe-se apenas que as turmas de trabalhadores que serviam na linha, na manutenção e conservação da via permanente, sob as ordens e supervisão dos feitores, exerciam, geralmente, atividades braçais com intensa exposição ao sol e chuvas que exigiam grande desgaste físico. Veremos, mais adiante, algumas especificidades que envolvem o trabalho na repartição da linha.

Em outro caso, por volta de 1897, mediante a acusação de negligência feita pelo promotor público, o maquinista Adelino Paulino foi levado à justiça a fim de que fosse apurada a

¹³² *Tribunal de Relação*. Seção Judiciária. Série atropelo com morte. Vítima: Manoel Bispo da Silva. Local: Juazeiro. 1897. 38/1337/06. APEB. A expressão “infeliz operário” foi extraída dos autos do processo.

¹³³ A expressão “dormindo ou com vertigem” também foi retirada dos autos do processo.

sua responsabilidade pela morte de Aprígio Antonio de Araújo. Ao que parece, Aprígio descansava sua cabeça nos trilhos, na estação de Piranga em Juazeiro, quando a locomotiva conduzida por Adelino atingiu-o fatalmente, conforme os autos do processo:

O Promotor Público da Comarca vem denunciar a V. S. Adelino Paulino, pelo fato que passa expor.

Achando-se no dia 21 de maio de 1897, sentado em um dos pontilhos da Estação Piranga, Aprígio Araújo, com a cabeça descansada sobre as mãos, aconteceu que passando por ai uma locomotiva da Estrada de Ferro, que puxava carros de lastro, que tinha partido da Estação do Juazeiro, o braço do fuso do tomo que fica assentado no passeio atingisse o mesmo Aprígio Araújo e o atirasse do pontilhão abaixo, resultando a sua morte.

Tendo a dita locomotiva da estação do Juazeiro, e avistando-se daí o pontilhão onde estava Aprígio, *podia o maquinista Adelino Paulino parar a máquina a tempo de não se dar o desastre, o que não o fez por negligência. Ora, como o denunciado com tal procedimento tornar-se criminoso, para que então seja punido com mérito das penas o art. 297 do Código Penal, o mesmo Promotor vem dar a presente denúncia...*¹³⁴ (grifos do autor)

O artigo 297 do código penal se referia a culpa de homicídio involuntário¹³⁵, e foi a partir dele que o promotor público, Antônio Pinto da Silva, perseguiu, por mais de um ano, ao maquinista Adelino Paulino. Assim, utilizando-se dos mecanismos legais do sistema judiciário da época, o promotor valeu-se de suas prerrogativas para abrir, arquivar e reabrir o processo de averiguação de culpa do referido maquinista. Em 7 de junho de 1897, o promotor público solicitou ao juiz que o referido processo fosse reaberto: “Tendo chegado ao meu conhecimento algumas particularidades sobre o acidente [...] e que podem concorrer para o descobrimento da *existência ou não [do] crime*, peço-vos que dignes mandar que sejam dados com vista os respectivos autos”.¹³⁶ Isso significava dizer que, pelo menos até 1898, Adelino esteve na “mira” da investigação criminal.

Vários trabalhadores foram testemunhas no inquérito policial instaurado para apurar os responsáveis por esse episódio, o que demonstrou ser mais uma oportunidade de conhecer as peculiaridades da força de trabalho da estrada de ferro.¹³⁷

¹³⁴ *Tribunal de Justiça. Seção Judiciária. Série Denúncia. Réu: Adelino Paulino, maquinista da estrada de ferro. Localidade: Juazeiro. 1898. 18/638/12. APEB.*

¹³⁵ Encontrei vaga referência ao artigo 297 do código penal em: PEREIRA, Marco Aurélio Monteiro. Discurso burocrático e normatização urbana e populacional em Curitiba. *Revista de História Regional*. Vol. 5, n. 1. Disponível em: <http://www.uepg.br/rhr/vrn1/marco.htm>

¹³⁶ *Tribunal de Justiça. Seção Judiciária. Série Denúncia. Op.cit. APEB.*

¹³⁷ Na primeira etapa das investigações foram ouvidos: João Torres, natural de Alagoinhas, morador de Queimadas, foguista da estrada de ferro, 24 anos e solteiro; Pedro Neves de Carvalho, natural de Santana do Catu da Bahia, residente em Alagoinhas, 30 anos, ajudante de trem; Achilles de Veigas Hornellas, natural de Santo Amaro, morador

Os depoimentos de todos os trabalhadores, segundo os autos do processo, indicaram que o maquinista usou de todos os recursos de que dispunha para evitar que a locomotiva ceifasse a vida do “infeliz” indivíduo. Eles declararam, inclusive, que o maquinista colocara em risco a sua própria vida, ao acionar, através dos sinais e apitos, o guarda freios para que parasse bruscamente o trem. Alguns deles até demonstraram conhecer o regulamento da estrada, ao confirmar, durante o interrogatório, que era proibida a permanência de pessoas estranhas nos trilhos. Ao ser questionado sobre a responsabilidade de Adelino nesse acidente, o empregado Hermenegildo foi categórico ao afirmar que “não houve negligência por parte do maquinista”.¹³⁸ Não é improvável que esses operários articulassem um discurso ou versão comum que buscassem preservar seu “companheiro” de labuta cotidiana. Assim, decorrido mais de um ano desde o início do processo, o promotor público decretou a inocência de Adelino Paulino que, portanto, livrou-se da justiça.

Não se sabe exatamente quem era o maquinista Adelino, sua origem, sua idade ou qual foi seu destino depois daquele longo inquérito. Mesmo intimado pelas autoridades para depor, Adelino não compareceu a nenhuma das seções, sendo julgado “a revelia”. Seu depoimento foi a sua ausência. Desconhecemos se a ausência revelava sua estratégia para fugir da justiça. Estamos órfãos de seu testemunho sobre aquele fatídico dia, mas ficamos, ao menos, a partir das versões de seus colegas de trabalho, mais próximos de sua possível história.

Sem dúvida, esses não eram casos incomuns no trabalho ferroviário.¹³⁹ Ao que tudo indica, a estrada de ferro foi cenário de acidentes que resultaram desde a simples destruição ou desgaste de máquinas até vítimas fatais, trabalhadores e/ou transeuntes. A seguir, vejamos alguns desses acidentes:

No dia 23 [março], no trem especial, locomotiva 37, maquinista Hermenegildo Augusto dos Santos, ponte do Itapicuru – mirim, foi alcançado o reparador Augusto da Silva que servia de guarda freio.

No dia 27 [maio], a locomotiva n. 25, maquinista Antonio Moreira da Silva, [...], alcançou um trolley, mais ou menos, estragando o mesmo trolley, ficando a locomotiva bastante avariada.

no Piranga (Juazeiro), 37 anos, chefe de depósito. Em segunda sessão, além de alguns dos já citados e do próprio Adelino, foram também intimados a depor: Joaquim Carlos Bahy, 40 anos, solteiro, condutor de máquinas, natural de Vila Monte Santo, residente na cidade, empregado da estrada; Hermenegildo Augusto dos Santos, 30 anos, maquinista, casado, natural de Jacobina, morador da Vila Bela de Queimadas e Manoel Ferreira de Oliveira, maquinista, natural da freguesia de Igreja Nova que residia em Aramari. Essas informações são importantes na medida em que apontam, novamente, para um caráter regional da força de trabalho ferroviária na Bahia. *Tribunal de Justiça. Seção Judiciária. Série Denúncia. Op.cit. APEB.*

¹³⁸ *Tribunal de Justiça. Seção Judiciária. Série Denúncia. Op.cit. APEB.*

¹³⁹ Pode-se exemplificar com alguns casos publicados no *Jornal de Notícias*: “Desastre”, 20/07/1893; “Acidente na estrada de ferro”, 12/01/1894; “Descarrilamentos-mortes-ferimentos”, 28/02/1894. BPEB.

No dia 26 [novembro], o trem M1, locomotiva n. 37, maquinista Manoel Ferreira de Oliveira, ao passar a ponte de Queimadas, caiu um guarda freio entre os carros, morrendo instantaneamente.¹⁴⁰

Outrossim, há evidências de que certos trabalhadores envolveram-se em acidentes com regular freqüência, o que demonstra que era possível, mesmo após esses episódios, alguns deles ainda assegurarem seus empregos. Muito provavelmente foi essa situação vivida pelos maquinistas Antonio Moreira Silva e Alexandre Teles Barreto. Ambos estiveram envolvidos em reincidentes casos de desastres ferroviários por volta do ano de 1897. Em um desses, além da morte do maquinista Teles Barreto, faleceu o foguista Tertuliano Pinto de Carvalho.¹⁴¹

Não seria absurdo pensar que a técnica intrínseca ao exercício dessa função acabasse interferindo favoravelmente na permanência desses trabalhadores no emprego de maquinista. Isso porque, diferente de outros cargos, não deveria ser uma tarefa fácil recrutar no mercado de trabalho da Bahia operários com o ofício especializado de maquinista. Suponho que, talvez, aí resida uma possível explicação.

Ser maquinista da estrada de ferro significava ter certo grau de prestígio em relação a outras profissões. Essa situação deve-se ao fato de o trabalho de condução de trens exigir um nível de conhecimento especializado, e um dos critérios para ocupar tal função, entre outros, era o empregado saber ler e escrever. Esta condição estava distante da realidade da maioria da população baiana no final do século XIX. Apesar disso, a especialização não significava que o trabalho de operação dos trens era um serviço menos desgastante ou que o poder disciplinar incidisse sobre eles de forma mais branda em relação aos outros trabalhadores.

Além dessas ocorrências, encontramos outros desastres que resultaram em danos não somente às máquinas e à pretendida eficiência dos serviços da empresa, mas também, em muitos casos de maneira irreversível, aos seus trabalhadores. Foguistas, guardas freios, maquinistas, limpadores constituíram-se algumas vítimas dos desastres.

Nesses casos, a responsabilidade pelas ocorrências de acidentes, pelo visto, não seria atribuída à empresa. Quando a culpa não recaía sobre o empregado, era transferida ao cidadão, fosse pela justiça, fosse pela empresa, como sugere o quadro seguinte:

¹⁴⁰ *Acidentes*. In: *Relatório*. 1897. Op. cit. BPEB.

¹⁴¹ *Acidentes*. In: *Relatório*. 1897. Op. cit. BPEB.

Tabela VI – Relação de Acidentes ocorridos na estrada de ferro - 1898.

Causas. Colisões	
Colisões. Causa - Descarrilamentos por animais na linha	1
Colisões. Causa – por outros motivos	6
Colisões. Causa - Material rodante deteriorado. Locomotivas	10
Colisões. Causa – Veículos	8
Pessoas mortas, viajantes. Por culpa da Estrada	–
Pessoas mortas, viajantes. Por culpa própria.	–
Pessoas mortas, viajantes. Por culpa de terceiros.	–
Pessoas mortas, viajantes. Empregados na Estrada por culpa da Estrada	–
Pessoas mortas, viajantes. <i>Empregados na Estrada por culpa própria</i>	2
Pessoas mortas, viajantes. <i>Empregados na Estrada por culpa de terceiros</i>	2
Pessoas mortas, viajantes. Pessoas estranhas à Estrada por culpa a Estrada	–
Pessoas mortas, viajantes. <i>Pessoas estranhas à Estrada por culpa própria</i>	2
Pessoas mortas, viajantes. Pessoas estranhas à Estrada por culpa de terceiros	–
Pessoas feridas, viajantes. Por culpa da Estrada	–
Pessoas feridas, viajantes. Por culpa própria	–
Pessoas feridas, viajantes. Por culpa de terceiros	–
Pessoas feridas, viajantes. Empregados na Estrada por culpa da Estrada	–
Pessoas feridas, viajantes. <i>Empregados na Estrada por culpa própria</i>	1
Total das pessoas mortas	6
Total das pessoas feridas	1

Fonte: *Relatório da Estrada de Ferro. 1898. BPEB.*

A transferência de responsabilidade dos acidentes aos operários parece não ter sido uma situação exclusiva dos trabalhadores da ferrovia. Outros setores da classe trabalhadora diante do cenário de acidentes, certamente, testemunharam patrões eximindo-se das suas responsabilidades e atribuindo-as aos seus operários. Desse modo, não é por acaso que os trabalhadores reunidos no Primeiro Congresso Operário de 1906 responsabilizassem os patrões pelos acidentes e, em casos extremos, propunham ações diretas.¹⁴²

Considerando que o responsável dos acidentes no trabalho é sempre o patrão; e considerando que tais leis decretadas em prol dos trabalhadores sobre esta matéria não tem nunca execução, são letra morta; o Congresso aconselha aos sindicatos que,

¹⁴² MATTOS, Marcelo Badaró. Op. cit. p.47.

sempre que qualquer desastre se verifique, eles arbitrem a indenização que o patrão deve pagar, forçando-o a isso pela ação direta.¹⁴³

Os trabalhadores da Estrada de Ferro do São Francisco, além de expostos às condições precárias de trabalho e de alta insalubridade, estavam submetidos a uma extensiva culpabilização pelos casos de acidentes. Ademais, ainda contavam com um universo de trabalho que previa relações altamente hierarquizadas e ordenadas, conforme as prescrições disciplinares de seus regulamentos.

3. Organização do trabalho

De acordo com o regulamento, a seção de tráfego, embora ligada ao setor de movimentação de trens e locomotivas, possuía mais atribuições burocráticas, administrativas e de operação dos trens. Em linhas gerais, esta seção era responsável pela emissão de bilhetes, recebimento de encomendas e mercadorias, envio e acompanhamento da disposição de sinais para o pessoal da linha e das estações, favorecendo, assim, a circulação e o movimento dos trens. A observância desses sinais era uma atividade de suma importância na execução e operacionalização do transporte ferroviário. Esses sinais codificados tornavam o trabalho na ferrovia bastante complexo, pois exigiam grande atenção dos operadores das locomotivas, do pessoal da linha e das estações, de modo que, uma vez mal interpretado ou incorretamente usado, poderia provocar descarrilamentos ou acidentes trágicos.

Essa seção contemplava várias funções. Os condutores de trens eram a autoridade máxima dentro do trem. Eles eram responsáveis pela segurança e conduta de todos os empregados do trem, irregularidades, problemas na linha etc. Após as viagens, poderiam elaborar relatórios mencionando atrasos, não cumprimento dos regulamentos por parte de demais empregados, injúrias e agressões. Deveriam estar disponíveis das 6 horas da manhã, horário de partida do primeiro trem, até as 6 horas da tarde. Poderiam, ainda, tanto ser responsabilizados por possíveis acidentes, caso não cumprissem os regulamentos, quanto responsabilizarem os empregados dos trens pelos danos ou perdas de volume etc. Já os ajudantes de trem eram

¹⁴³ PINHEIRO, Paulo Sérgio; HALL, Michael M. *A classe operária no Brasil (1889-1930)*. Documentos. Vol. 1- O movimento operário. São Paulo: Alfa Omega, 1979, p. 54. Este livro reúne documentos importantes sobre as ações do movimento operário durante a Primeira República.

auxiliares dos condutores, podendo substituí-los em caso de necessidade, com risco de responder também nas ocorrências de faltas ou negligência dos demais.¹⁴⁴

Além destes, havia os bagageiros - que eram responsáveis pela conferência e distribuição de mercadorias e bagagens - e os guarda-freios, ambos subordinados aos condutores. Os guarda-freios eram encarregados de manipular os freios, lubrificar as locomotivas, apresentar os sinais, limpar os trens e auxiliar os condutores nas manobras. Não poderiam fumar nas estações e nos trens, conversar com passageiros e outros trabalhadores e nem “usarem vestimentas ou objetos encarnados”¹⁴⁵, “andarem descalços e indecentemente vestidos, ou de tamancos”, etc. Consta que um guarda-freios era escolhido para coordenar e fiscalizar o trabalho dos demais, embora desempenhasse as mesmas funções daqueles.¹⁴⁶ Pelo visto, dentre os empregados que trabalhavam dentro do trem, os guarda-freios eram os que possuíam uma posição de menor destaque, tanto que, quando estivessem nas estações, assinavam o mesmo livro de ponto dos serventes.

A seção de tráfego ainda contava com o trabalho dos agentes, fiéis (auxiliares imediatos), telegrafistas, conferentes, guarda-chaves, serventes, guardas e bombeiros. Excetuando os chefes do tráfego, os agentes das estações tinham maior prestígio e poder entre os demais empregados da ferrovia. Os trabalhadores de outras repartições também ficavam sob a tutela destes funcionários (como, por exemplo, os maquinistas) quando estavam em serviço nas estações. Cabia aos agentes inspecionar e fiscalizar, conforme o regulamento, todas as atividades de sua repartição.

Eles eram responsáveis pela fiscalização das irregularidades no espaço do trabalho e pela comunicação destas aos chefes imediatos. Os agentes ainda conferiam a assinatura do ponto de seu pessoal, sendo que os retardatários sofreriam descontos em seus vencimentos e poderiam até perder o dia, caso se retirassem antes do fechamento da estação¹⁴⁷ ou sem a permissão prévia de superiores. Ademais, inspecionariam o uso dos uniformes dos empregados e comunicariam

¹⁴⁴ *Regulamento*. Op. cit. Consultar os artigos específicos para condutores de trem, ajudantes. pp. 17-30. FCM.

¹⁴⁵ É possível que a proibição quanto ao uso de “vestimentas ou objetos encarnados”, esteja associado ao fato que o serviço ferroviário demandava um conjunto de sinais e códigos, muitas vezes, baseados na simbologia da cor. O uso de roupas com determinadas cores poderiam confundir e comprometer alguns trabalhadores que guiavam as locomotivas, pois dependiam do aceno desses sinais para seguir ou não o tráfego.

¹⁴⁶ *Regulamento*. Op. cit. Ver as disposições específicas para guarda freios. pp. 93 - 114. FCM.

¹⁴⁷ A abertura das estações deveria acontecer uma hora antes da partida do primeiro trem, ou seja, às 5 horas da manhã, e fechar-se antes das 6 horas da tarde.

seus horários de repouso e as horas de trabalho. Os agentes também eram orientados a acompanhar os trabalhos dos funcionários da via permanente¹⁴⁸, quando estes estivessem nas estações, para evitar que esse pessoal não se ausentasse de suas atividades ou se distraíssem com conversas.¹⁴⁹ O silêncio e a ordem no trabalho eram aspectos muito importantes para a construção da disciplina almejada pela diretoria. O regulamento reforçava, além de uma perspectiva disciplinadora, relações hierarquizadas entre os trabalhadores.

A seção de locomoção compreendia os chefes de depósito, os maquinistas, os foguistas, o apontador, o encarregado de depósito e trem de lenha e o pessoal das oficinas (especificamente, o mestre geral, o contramestre e os trabalhadores).¹⁵⁰ Abaixo dos chefes da locomoção, os chefes de depósito eram a autoridade maior dentro dessa hierarquia. Deveriam, dentre outras coisas, fiscalizar o trabalho de seus subordinados (especialmente, os foguistas e os maquinistas), verificando as ocorrências de atrasos e ausências. Em tais casos eram aplicados descontos salariais e penalidades.¹⁵¹

De acordo com o regimento, os maquinistas trabalhariam cerca de 12 horas por dia e deveriam executar suas atividades em voz baixa, evitando gritos. Quando não estivessem em serviço na linha ou nas oficinas, mesmo em períodos de descanso, eram obrigados a permanecer nos depósitos acompanhando a limpeza e a verificação de suas máquinas, tendo ainda a possibilidade de serem convocados ao trabalho antes das 6 horas da manhã.¹⁵²

A direção dos serviços das oficinas ficava a cargo do mestre geral, responsável por exigir dos operários que as obras fossem executadas tanto com “perfeição” quanto com o menor tempo dispensado. Para se tornar mestre geral, o trabalhador deveria ser mecânico, detentor de “conhecimentos teóricos e práticos nos serviços a vapor”. O mestre geral deveria conferir a assinatura do ponto do pessoal das oficinas, obrigando-os a cumprir os horários de trabalho, bem como acompanhar o pagamento dos mesmos. Além destas, exigia respeito às normas do

¹⁴⁸ A *via permanente* referia-se ao trabalho realizado pelos operários da seção da linha.

¹⁴⁹ *Regulamento*. Op. cit. Ver os artigos para agentes, conferentes, telegrafistas e ajudantes. pp. 63-147. FCM.

¹⁵⁰ O foguista era uma espécie de auxiliar dos maquinistas. Em serviço dentro das locomotivas, estava submetido às ordens dos maquinistas, devendo atentar para as marchas, a observação dos sinais, lubrificação, alimentação e a limpeza das locomotivas. Caso fosse necessário, poderia assumir as atribuições dos maquinistas ou mesmo almejar assento definitivo nesse cargo. Registrava, ainda, o regulamento em relação ao serviço dos foguistas que “deve ser feito com calma e sem motim, trocando apenas com o maquinista em voz baixa as observações necessárias ao serviço, fazendo-lhe... as comunicações do que tiver notado na linha ou no trem, sendo-lhe proibido dar gritos e conversar”. *Foguistas*. In: *Regulamento*. Op. cit. (p. 200-205). FCM.

¹⁵¹ *Regulamento*. Op. cit. pp. 148-337. FCM.

¹⁵² *Regulamento*. Op. cit. pp. 160-200. FCM.

regulamento e fiscalizava as aptidões, honestidade e zelo de seus subordinados. Convém dizer que isso implicava também na inspeção dos aspectos morais dos empregados.

Eram atribuições de seus auxiliares, os contramestres, determinar o cumprimento das ordens superiores, forçar os empregados a andar bem vestidos e a executar trabalhos. Na previsão de possíveis conflitos entre trabalhadores, de suspensões de trabalho ou mesmo de greves, o regulamento também orientava o contramestre a comunicar ao mestre geral qualquer suspeita de “projetada medida que pretenda intentar qualquer operário ou grupo de operário em prejuízo do serviço, ou desacato a qualquer empregado da estrada”.¹⁵³

As oficinas principais daquela estrada estavam localizadas em Aramari, Queimadas e Vila Nova, sendo que a primeira possuía as principais unidades de trabalho. No povoado de Aramari concentravam-se as oficinas de ferraria – onde ficavam os ajustadores, torneiros, caldeireiros e ferreiros - e de carpintaria.¹⁵⁴

Cabe observar que a tentativa de enquadrar os operários nas oficinas, fixando-os ao local de trabalho e controlando seus níveis de produção e socialização, constituía-se numa determinação nítida, como se observa nos artigos que se seguem:

Art. 684 Nenhum operário poderá ausentar-se da sua bancada ou da máquina em que estiver trabalhando, sem a prévia licença ou ordem de seu contra, no qual deve igualmente pedir permissão para retirar-se, quando por moléstia ou outro motivo tiver de fazê-lo.

Art. 688 A cada operário será distribuída uma placa com o número que lhe corresponde no livro de ponto. Nessa placa o operário escreverá o serviço feito durante as horas em que esteve trabalhando em cada dia, mencionando a hora que começou cada trabalho, ou peça,...

Art. 694 Cada operário, ao entrar para as oficinas e antes de se dirigir para seu respectivo lugar, tirará em presença do apontador a chapa que tem o número que lhe corresponde e a deitará dentro da gaveta da banca do mesmo apontador por uma fresta, feita exclusivamente para esse fim no lastro da dita banca.

Art. 695 O operário que, depois de tirar a sua chapa, ausentar-se sem a devida comunicação expressa no Art. 685, será punido de conformidade com o Art. 80 do Regulamento em vigor, dando-se o mesmo para com o operário que tirar a chapa de qualquer dos seus companheiros.

Art. 701 É expressamente proibido conversar-se dentro das oficinas. As ordens aos operários e contra mestres serão dadas em voz baixa...Os operários que levantarem a

¹⁵³ *Regulamento*. Op. cit. pp. 323-324. FCM.

¹⁵⁴ *Relatório da Estrada de Ferro do São Francisco*. 1897. Apresentado ao. Exm. do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Eng. Miguel de Teive e Argollo, p. 45. BPEB.

voz, retrucarem em altas vozes ou altercarem serão obrigados a retirar-se imediatamente das oficinas.¹⁵⁵

No interior das oficinas, o apontador exercia uma função muito importante na lógica disciplinar da empresa, de modo que, além de organizar o ponto dos operários, era responsável direto pela vigilância da movimentação e presença dos trabalhadores dentro do espaço de trabalho. Conforme determinação do regimento, o apontador deveria, diariamente, examinar a assinatura do ponto. Uma tabela e as respectivas chapas de cobre, ambos com os correspondentes números dos operários, seriam dispostas sobre mesa.

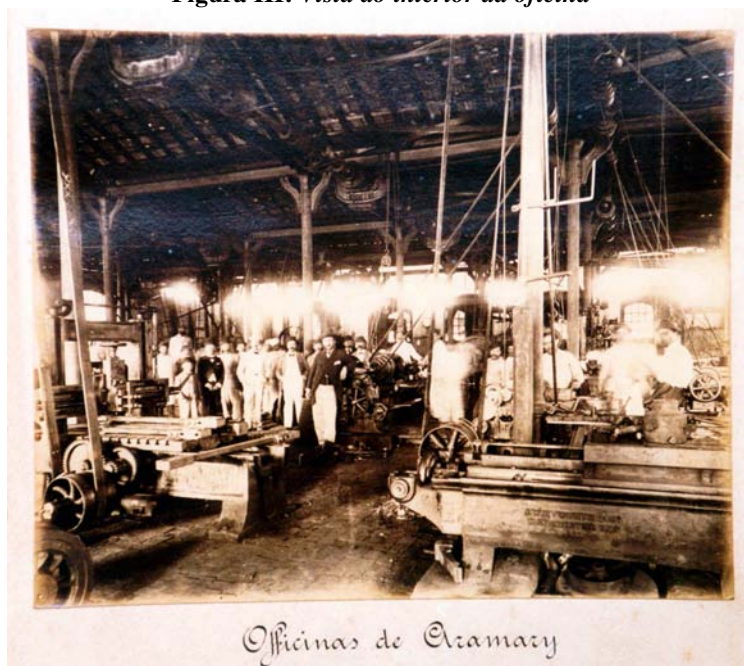
Nesse ritual, cada operário, na “presença” do apontador, recolheria uma chapa, correspondendo ao seu número de cadastro, e a introduziria “na gaveta da referida mesa por uma fenda a esse fim destinado, dirigindo-se incontinente para o seu trabalho”.¹⁵⁶ A assinatura do “ponto” do pessoal era uma cena importante, pois representava a afirmação simbólica das relações hierárquicas no universo de trabalho das oficinas.¹⁵⁷ É pertinente lembrar que a atenta supervisão dos apontadores e mestres de linha, com a missão de garantir o silêncio e o movimento “incontinente” para o trabalho, constituía-se num incremento a mais na imagem de poder incontestado e de uma ordem necessária.

¹⁵⁵ *Oficinas*. In: *Regulamento*. Op. cit. Consultar artigos 680 a 706. FCM.

¹⁵⁶ *Apontador*. In: *Regulamento*. Op. cit. pp. 869 - 877. FCM

¹⁵⁷ A obra *A tecelagem dos conflitos* de José Leite Lopes é uma referência importante para a compreensão de rituais de dominação no mundo do trabalho, que denominou de “teatralização da dominação”. Seu estudo conseguiu demonstrar como os patrões procuravam interiorizar a disciplina e a dominação nos empregados da fábrica têxtil Paulista, no estado de Pernambuco. Esses rituais envolviam códigos tradicionais de dominação. LOPES, José Sergio L. *A tecelagem dos conflitos de classe na “cidade das chaminés”*. São Paulo: MCT/CNPq, Marco Zero, 1988.

Figura III: Vista do interior da oficina



Fonte: *Planta* da Estrada de Ferro do São Francisco. 1900. Coleção organizada pelo diretor e engenheiro-chefe Miguel de Teive e Argollo. Biblioteca da RFFSA. Esta fotografia também consta na dissertação de Fernandes, E. Op. cit

Finalmente, a estrada de ferro contava ainda com os serviços dos trabalhadores da seção da linha. A repartição de linha era constituída por condutores, mestre de linha, armazenistas, encarregados de obras, guarda-raios, guardas, feitores e turmas de trabalhadores, sendo que os últimos correspondiam, quantitativamente, à maior parcela da mão-de-obra da estrada de ferro.

Esses trabalhadores estavam distribuídos entre “titulados” ou “mensaleiros” - aqueles que ocupavam empregos fixos - e os “jornaleiros” - recrutados para trabalhar como diaristas. Em se tratando da divisão do trabalho, sabe-se que havia o pessoal que, ganhando maiores vencimentos, era responsável pelas atividades desenvolvidas em seus respectivos setores. Tudo indica que os salários dos operários variavam de acordo com as profissões ocupadas, de modo que quanto mais especializado fosse o serviço maior seria a remuneração alcançada. Há evidências de que os trabalhadores ordinários recebiam valores mensais superiores aos demais, e

os diaristas¹⁵⁸, que compunham a maioria dos operários, geralmente recebiam os mais baixos rendimentos, como mostra a tabela seguinte:

Tabela VII – Rendimentos dos Trabalhadores da E. de Ferro do São Francisco - 4ª Divisão – Linha, 1898.

Pessoal titulado		Vencimento mensal (em réis)	
1 chefe de linha		700\$000	
1 escriturário		160\$000	
1 armazenista		150\$000	
10 mestres de linha		1:500\$000	
Pessoal diarista		Diária máxima e mínima	
1 reparador de instrumentos		6\$000	
1 recebedor de dormentes		7\$000	
4 carapinas		5\$800	3\$000
1 ferreiro		4\$200	
1 malhador		2\$200	
7 pedreiros		4\$000	2\$000
50 feitores		3\$200	2\$000
265 operários		1\$500	1\$400
1 ajudante de carapina		2\$500	
1 zelador de açude		2\$000	
2 serventes		1\$600	1\$500
7 vigias		1\$500	1\$400
16 bombeiros		1\$500	1\$400
1 maquinista		3\$000	
1 ajudante		1\$500	
<i>Total 372</i>			

Fonte: Estrada de Ferro do São Francisco. Ministério da Agricultura. 1899. Center for Research Libraries (CRL). Brazilian Government Document Digitization Project. <http://www.crl.edu/content.asp>

Não foi preciso grande esforço para constatar que as menores diárias eram concedidas aos operários (*turmas de trabalhadores*), aos vigias e aos bombeiros. É bem provável que esse fato esteja relacionado ao grau de qualificação desses trabalhadores. No caso dos “operários”, como atribuiu o quadro acima, cujos valores variavam entre 1\$400 a 1\$500 (réis), é possível que a empresa levasse em consideração o fato de se tratar de trabalhadores braçais, responsáveis pela manutenção da estrada de ferro. Em outras palavras, certamente esses parcos vencimentos eram creditados ao desprestígio que serviços manuais tinham naquela sociedade, além do que, por ser

¹⁵⁸ *Regulamento*. Op. cit. Estabelecia que: “Só pode ser apontado meio dia [de trabalho] aos operários que trabalharem mais de cinco horas no mesmo dia. O tempo do pessoal jornaleiro é contado na linha no serviço, não sendo aí indicado o de viagem das turmas de abarracamento para o local de trabalho”. Art. 1080. p. 389. FCM.

considerado um ofício “desqualificado”, a empresa contava com mão-de-obra abundante no mercado de trabalho. Esta conjuntura diminuía a dependência da companhia em relação ao mercado de trabalho e criava, assim, condições ideais para que se pudesse estabelecer uma política salarial que melhor lhe conviesse. Estes trabalhadores menos qualificados, que vimos recebendo as menores remunerações na tabela II, tinham cor e identidades. Eles iam além do mero dado estatístico. Na foto IV podemos perceber, por amostragem, quem eles eram.

Figura IV – Trabalhadores da linha no início do século XX



Fonte: *Planta* da Estrada de Ferro do São Francisco. 1900. Coleção organizada pelo diretor e engenheiro-chefe Miguel de Teive e Argollo. Biblioteca da RFFSA. Esta fotografia também consta na dissertação de Fernandes, E. Op. cit

Eis na fotografia acima uma imagem dos trabalhadores da linha no início de 1900. Note-se que no alto do trem estão dois empregados da estrada. Talvez, fossem mestres de linha ou outros empregados “mensalistas” ou mesmo um dos feitores de turmas. Sobre o chão, encontravam-se os trabalhadores das turmas, todos negros, a empregar sua força de trabalho nos serviços braçais de conservação e manutenção das linhas férreas. Considerando-se que na Bahia, diferente de São Paulo e Rio de Janeiro, o fluxo de imigrantes durante Primeira República foi quase insignificante, verificamos nessa fotografia evidências importantes da presença

afrodescendente na estrada de ferro.¹⁵⁹ Em nossa ótica, a experiência negra de ex-escravos ou de seus descendentes surge aqui como fator diacrítico no processo de formação da classe trabalhadora urbana baiana, especificamente no universo ferroviário, no período do pós-abolição.¹⁶⁰

Para melhor entender a organização do trabalho na seção da linha e a sua lógica disciplinar, optamos pela análise da relação de trabalho entre os fatores e as “turmas de trabalhadores”, uma vez que esses dois grupos, além de serem majoritários, tinham funções interdependentes, com suas trajetórias e seus conflitos diretamente imbricados, sendo o segundo a condição e a razão de existência do primeiro.

Os fatores na relação hierárquica da empresa, pelo que consta, só exerciam poder de mando sobre as turmas de trabalhadores.¹⁶¹ Presentes apenas na repartição de linha e conservação

¹⁵⁹ Consultando outras fotografias da RFFSA, constatamos que negros e mestiços tem uma presença marcante no espaço de trabalho ferroviário. Verificar os registros visuais da: *Planta da Estrada de Ferro do São Francisco*. 1900. Op. cit; Sobre a questão da preponderância do perfil étnico-racial negro na classe trabalhadora baiana, consultar: CASTELLUCCI, Aldrin A.S. *Indústrias e operários baianos numa conjuntura de crise (1914-1921)*. Salvador: Fieb, 2004. p. 75; Uma discussão acerca da influência da imigração no movimento operário paulista e carioca, conferir o clássico estudo de: MARAN, Sheldon Leslie. *Anarquismo, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979; TRENTO, Ângelo. Imigração e movimento operário. In: TRENTO, A. *Do outro lado do Atlântico: um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988; Uma perspectiva mais crítica dessa discussão também encontra-se em: HALL, Michael M., PINHEIRO, Paulo Sérgio. Imigração e movimento operário: uma interpretação. In: DEL ROIO, José Luiz (Org.). *Trabalhadores do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1990.

¹⁶⁰ Só muito recentemente, a história social do trabalho tem se preocupado em inserir a experiência negra, do período escravista e do pós-abolição, em seus estudos. Na verdade, trata-se de mudança radical na história do trabalho que, por muito tempo, “invisibilizou” a participação dos trabalhadores negros da trajetória da classe operária brasileira. Refletindo as novas demandas historiográficas, histórias e experiências de negros (ex-escravos e seus descendentes, mestiços e “pardos”) são reconstituídas em algumas pesquisas que tratam da classe trabalhadora durante a Primeira República. Consultar, nesse sentido: ARANTES, Érika Bastos. *O Porto Negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX*. 2005. Dissertação (Mestrado em História)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2005; VELASCO e CRUZ, Maria Cecília. Op. cit; LONER, Ana Beatriz. Op. cit.

¹⁶¹ O ofício de feitor não foi uma atividade exclusiva do universo de trabalho das estradas de ferro da Bahia. Parece-me que foi comum em outras ferrovias e em outros postos de trabalho no país. No Brasil, esse ofício pode nos remeter, também, ao período que compreende a escravidão. O feitor exercia um papel importantíssimo no sistema de trabalho escravo no Brasil. Investido de poder e autoridade, ele representava a linha intermediária entre os senhores e os escravos. A sua função era de organizar o trabalho, fazendo com que os escravos produzissem com regularidade e com ritmo nas fazendas, além de combater, através da aplicação de castigos e punições, os trabalhadores escravos indolentes e insubmissos. Peça importante na manutenção da ordem escravista, segundo Silvia Lara, “o feitor, ‘braço de que se vale o senhor para o bom governo da gente e da fazenda’, era ao mesmo tempo figura da violência e ordenador do trabalho no interior da unidade de produção”. LARA, Silvia H. *Campos da Violência*. Escravos e Senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 1988, p. 54. A autora faz uma excelente discussão sobre o papel do feitor no regime escravista, tendo como interlocutor a obra *Cultura e Opulência no Brasil* de André João Antonil. Consultar também: FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias e trajetórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910*. 2004. Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2004. Nessa tese, localizamos também a referência ao trabalho de feitores de escravos durante o século XIX. Conforme a enciclopédia portuguesa e brasileira. Volume XI: termo poderia

das estradas, os feitores tinham a função específica de cuidar da ordem, garantir o ritmo do trabalho e controle das atividades, além de manter sob vigilância e fiscalização todos os trabalhadores, fazendo cumprir as determinações dos mestres de linha e as demandas do serviço ferroviário. Vejamos as determinações que se seguem:

Art. 1077 *Em todos os serviços o feitor deve trabalhar com os trabalhadores;*

Art. 1078 Para os feitores e trabalhadores o serviço começará e terminará as horas designadas pelo Diretor havendo uma hora de descanso.

Art. 1082 os feitores das turmas tem o dever:

§8º *Conservar a boa ordem e moralidade no seu pessoal, dando parte quando houver insubordinados para serem punidos.*

Art. 1093 *os feitores serão responsáveis pelos atos dos trabalhadores de suas turmas, desde que não empreguem todos os meios para coagi-los a proceder bem, e não comuniquem as faltas em que tiverem incorrido, ou souberem, que não pretendem cometer aos mestres de linhas.*

Art. 1096 Os feitores serão obrigados a instruir o pessoal sob suas ordens dos deveres que lhes são impostos pelos regulamentos, instruções e ordens em vigor.

Art. 1099 Os feitores terão sempre em lembrança que devem fazer os mesmos trabalhos que não lhe competirem,..., e *trabalhar e fazer trabalhar proveitosamente para a Estrada o pessoal sob suas ordens.*¹⁶² (grifos do autor)

Na ótica da empresa, o feitor era uma personagem importantíssima nas relações de trabalho dentro da ferrovia, pois era o chefe imediato daqueles trabalhadores. O feitor constituía-se no instrumento patronal de exercício do poder e repressão direta da força de trabalho, aplicando punições aos trabalhadores supostamente insubordinados. A deflagração de conflitos diretos entre feitores e operários era quase inevitável, como foi visto no caso envolvendo Pedro, José, Procópio, Vitor e Luiz e o seu feitor, episódio narrado no início desse capítulo.

Era dentro desses limites que se operavam as ações dos feitores da estrada de ferro. No entanto, é bom lembrar que, mesmo exercendo sua prerrogativa de poder e autoridade sobre os trabalhadores *turmeiros*, os feitores poderiam ser responsabilizados pelos patrões, caso descumprissem suas ordens ou falhassem na execução de suas atribuições. Isso indica que, embora fosse investido de certo domínio sobre os trabalhadores de sua turma, o poder exercido

significar: “capataz; aquele que dirige e manda os trabalhadores”. Dessa forma, não é nossa intenção estabelecer uma relação direta entre o ofício de feitor e a escravidão. Objetivamos apenas mostrar a historicidade desse ofício nas relações de trabalho no Brasil.

¹⁶² *Feitores*. In: *Regulamento..* 1893. Op. cit. pp. 388-398. FCM

pelo feitor era restrito; era um poder circunscrito a um universo específico e sobre sujeitos determinados.

Dessa maneira se projetou a história de Manoel de Almeida nos idos de 1891. Em 13 de agosto desse ano, Manoel, feitor de turma, passou a ser protagonista de um acidente que resultou na sua demissão. Pelo visto, a trolley conduzida pela turma desse feitor colidiu com uma locomotiva, deixando ambas as máquinas quebradas e, por isso, lhe foi dada a seguinte sentença: “sendo o encontro devido à falta de *cuidado do feitor*, foi este dispensado do lugar”.¹⁶³

4. Lembrar para não esquecer

A idéia de que a questão operária era um problema de polícia durante os anos iniciais da Primeira República, como ressaltou Emilia Viotti da Costa, muito provavelmente, constituiu um dos eixos norteadores do pensamento de Miguel de Teive e Argollo.¹⁶⁴

Seguindo essas indicações, é possível compreender aspectos do pensamento desse personagem que cuidou de anexar, no já citado Regulamento de 1893, o código penal e o código criminal de 1890, entre outros. Eram documentos oficiais que prescreviam os crimes relacionados aos danos, acidentes, motins, reunião de trabalhadores e suspensões de trabalho (greve), numa nítida demonstração dos episódios que intentavam coibir e dos conflitos que queriam neutralizar. Para efeito de seus objetivos, a estrada de ferro usava da estratégia de lembrar aquelas leis para manter os operários dentro do que era juridicamente permitido.

Nessa perspectiva, atentemos apenas para o decreto que se relacionava diretamente com o mundo do trabalho e os episódios de ações diretas como, por exemplo, as greves. Trata-se do decreto de 12 de dezembro de 1890 que alterava os artigos 205 e 206 do Código Criminal. Vejamos:

O governo provisório da República dos Estados Unidos do Brasil,..., e para estabelecer a clareza indispensável sobretudo as leis penais, decreta:

¹⁶³ *Ocorrências*. In: *Relatório* do ano de 1891 do Prolongamento. Op. cit. IGHB.

¹⁶⁴ Segundo Emilia Viotti da Costa, “aos olhos da elite a questão operária era uma questão de polícia e não de política. Só mais tarde, já na segunda década do século XX, figuras importantes do governo...começaram a ver no proletariado uma força política que precisava ser considerada”. COSTA, E. V. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 220.

Art. 1. Os artigos 205 e 206 do Código penal e seus parágrafos ficam assim redigidos.

1. Desviar operários ou trabalhadores dos estabelecimentos, em que forem empregados, por meio de ameaças, constrangimento ou manobras fraudulentas:

Penas - de prisão celular por um a três meses e de multa 200\$000 a 500\$000.

2. Causar ou provocar cessação ou suspensão de trabalho por meio de ameaças ou violência, para impor aos operários ou patrões aumento ou diminuição de salário, ou serviço;

Penas - de prisão celular por dois a seis meses e de multa de 200\$000 a 500\$000

Art. 2. Revogam-se as disposições em contrário.

A elaboração de leis e o amparo repressivo deveriam assegurar o funcionamento das suas empresas, preservando a propriedade privada e resguardando a “liberdade do trabalho” em momentos de conflito como, por exemplo, de greves. Aos operários restava o desamparo legal e a criminalização de suas ações pela polícia. Convém ressaltar que, mesmo diante dessa ostensiva proteção legal com que o patronato contava, os trabalhadores enfrentaram a experiência de exploração do trabalho de diferentes formas, ora em embates sutis, ora em confrontos abertos, muitas vezes traduzidos em mobilizações grevistas. Assim, não é demais lembrar das diversas mobilizações operárias que se manifestaram no cenário baiano, nos primeiros anos do regime republicano. Os trabalhadores das estradas de ferro, nesse sentido, foram protagonistas de algumas dessas lutas operárias na Bahia.¹⁶⁵

5. Casas de “Turmas”

Não foram localizadas informações diretas sobre a existência de vilas operárias entre os ferroviários, contudo registramos referências a respeito de reparações em casas destinadas a chefes de oficinas, agentes de estação, feitores de linhas, condutores, mestre de linhas, além de indicações de casas da *turma*.

Seguramente, essa designação “casa da turma” referia-se às habitações coletivas destinadas aos trabalhadores de menor prestígio social dentro da empresa. Encontram-se, ainda, outros registros que apontam mesmo que alguns trabalhadores moravam em casas construídas

¹⁶⁵ Conferir: FONTES, José Raimundo. *Mobilizações operárias na Bahia: o movimento grevista, 1888-1930*. 1988. 273 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)-Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – UFBA, Salvador, 1988.

pela ferrovia. Por exemplo, na “Relação dos próprios” da Estrada acham-se indicações sobre residências de operários, com custo de 60\$000.¹⁶⁶

Itiuba - no quilometro 294 foi construída uma casa de taipa para operários, empregando-se 200 telhas do país e cinco portas; no quilometro 309 foi também construída uma casa de taipa para moradia dos empregados, na qual colocaram-se três portas.

Cariaca - no quilometro 318 construiu-se uma casa de taipa para moradia de trabalhadores, empregando-se 10 e 20 dobradiças.

Água Fria – no quilometro 78 construiu-se uma pequena barraca para operários empregando-se 600 telhas nacionais, três portas usadas e 18 dobradiças; no quilometro 101 foi construída uma pequena casa de taipa para moradia de operários, coberta de telhas do país e com portas de taboas de pinho.¹⁶⁷

Os critérios e a natureza da distribuição dessas habitações aos operários é um caminho possível para se pensar não somente as condições de vida e moradia, mas também para saber se a concessão dessas casas se configurou como benefício ou uma estratégia paternalista para tentar controlar o trabalhador e a sua produtividade, uma vez que as casas estariam próximas ao local de trabalho.¹⁶⁸

Como veremos, apesar das duras condições de vida e de trabalho, muitos desses empregados desenvolveram uma cultura associativa, fosse criando sociedades recreativas e musicais, fosse lutando para assumir o controle de associações que, por um tempo, estiveram sob o controle patronal.

¹⁶⁶ *Estrada de Ferro do São Francisco*. In: *Relatório* do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. BPEB.

¹⁶⁷ *Relatório* do ano de 1891 do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia apresentado a ex. sr. Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas por Miguel de Teive e Argollo, diretor engenheiro chefe.

¹⁶⁸ Segundo Liliana Segnini, a política de construção de casas para empregados da estrada de ferro paulista enquadra-se como uma estratégia paternalista e disciplinar que buscava fixar o trabalhador próximo aos locais de trabalho. SEGNINI, Liliana. Op.cit.

6. Aspectos do mutualismo e da sociabilidade ferroviária na Bahia

Entre o final do século XIX e primeiras décadas do XX, as classes populares brasileiras, especialmente os trabalhadores (operários ou artífices), expressaram uma cultura associativa¹⁶⁹, manifestada por meio da criação de diversas sociedades recreativas, dançantes, sindicais ou mesmo de associações mutualistas.¹⁷⁰ Essa foi uma tendência também verificada na Bahia, onde encontramos uma vasta e diversificada relação de agremiações operárias e de sociedades cooperativas e beneficentes distribuídas na capital do Estado e em cidades do interior¹⁷¹, tendo, na maioria dos casos, a prática do mutualismo como objetivo central no funcionamento dessas associações.¹⁷²

A título de exemplo, somente na cidade de Salvador, entre 1889 a 1909, foram fundadas as Sociedades Beneficente União dos Artistas (1889), Clube dos Maquinistas (1889), Beneficente Montepio dos Empregados Municipais da capital da Bahia (1890), Beneficente União das Classes (1895), Clube Operário da Bahia (1894), Beneficente União dos Alfaiates (1898), Beneficência 1º de Maio (1894), Beneficente da Chapelaria Norte Industrial, Beneficente e Defensor dos Operários Mecânicos (1907), entre outras tantas que estiveram presentes no cotidiano dos trabalhadores e de diversos setores da sociedade soteropolitana. Em cidades do interior da Bahia, como Cachoeira (Sociedade Beneficente Cachoeirana, 1900), São Félix (Sociedade União operária, 1901), Valença (Sociedade Montepio Liga Operária dos Operários da Cia Valença

¹⁶⁹ Consultar a discussão sobre cultura associativa em: BATALHA, Cláudio H. M. Cultura Associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. In: BATALHA, C. H. M.; SILVA, F. T.; FORTES, A. (orgs.). *Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004. Cap. 4, p. 95-119. Batalha argumenta que, para o caso do Rio de Janeiro, era nítida a manifestação de uma cultura associativa entre as classes populares nas primeiras décadas do século XX e que seria um equívoco reduzi-la, por exemplo, a uma cultura de cunho anarquista, socialista ou reformista, pois estava mais próxima de uma cultura das classes subalternas.

¹⁷⁰ Sobre o mutualismo consultar: CONNIFF, Michael L. Voluntary Associations in Rio, 1870-1945. A new approach to Urban Social Dynamics. *Journal of interamerican Studies and World Affairs*, vol. 17, n. 1, feb., 1975; LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. (o mutualismo assegurado). São Paulo: Contexto; Brasília: CNPq, 1990; BATALHA, C.H.M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. *Cadernos do AEL: Sociedades Operárias e Mutualismo*. nº 10/11, pp. 41-66. BIONDI, Luigi. *Entre associações étnicas e de classe. Os processos de organização política e sindical dos trabalhadores italianos na cidade de São Paulo (1890-1920)*. 2002. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, UNICAMP, Campinas, 2002; NOMELINI, Paula Christina Bin. *Sociedade Humanitária Operária: o mutualismo no estudo da classe operária*. 2003. Monografia. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, UNICAMP, Campinas. 2003.

¹⁷¹ Conferir o levantamento de “Fundação de sociedades mutualistas, beneficentes e cooperativas da Bahia, 1832-1930” em: CASTELLUCCI, Aldrin A. S. Op. cit; Consultar também: *Diário da Bahia*, 14/07/1908, 01/07/1903, 31/01/1909, 28 e 30/04/1909. BPEB.

¹⁷² O mutualismo na Bahia foi abordado no trabalho: SILVA, Maria Conceição Costa e. *Sociedade Montepio dos Artistas na Bahia*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo do estado da Bahia, Fundação Cultural, EGBA, 1998.

Industrial, 1905), também funcionaram entidades que buscavam, por meio do auxílio mútuo, tornar menos árdua a luta pela sobrevivência.¹⁷³

Dentro desse contexto, no início dos primeiros anos republicanos, foram criados importantes espaços de experiência associativa entre operários da estrada de ferro do São Francisco. Por exemplo, temos a organização da *Associação Geral de Auxílios Mútuos dos Empregados do Prolongamento da Estrada de Ferro do São Francisco*, onde se exercia a prática mutualista, e a *Filarmonica Recreio Operário*, espaço de sociabilidade operária e de formação de uma cultura musical entre os trabalhadores da ferrovia.

Fundada em 14 de setembro de 1900 pelos operários das oficinas e de outros serviços do povoado de Aramari (Alagoinhas), mediante observação do decreto n. 173¹⁷⁴, a *Associação Geral de Auxílios Mútuos* (AGAM) funcionava, periodicamente, aos domingos e dias santificados. Sua sede estava localizada no mesmo prédio do escritório central da estrada na cidade de Alagoinhas.¹⁷⁵ Sugerimos que essa associação mantinha uma relação de certa proximidade com a diretoria da empresa.

Não era raro encontrar associações mútuas que, organizadas no âmbito do trabalho, mantivessem relações estreitas com os administradores das empresas às quais estavam vinculadas. Conforme Tânia Regina de Luca, geralmente muitas dessas sociedades, além de serem organizadas e financiadas pelas empresas, o que poderia comprometer sua autonomia, tinham seus cargos diretivos ocupados por altos funcionários, de certo modo, identificados com os interesses dos patrões. Ainda segundo a autora, isso revelava uma estratégia patronal para controlar a possibilidade de livre organização dos operários, numa espécie de relação paternalista.¹⁷⁶

Nesse sentido é importante considerar que em relações sociais baseadas no paternalismo¹⁷⁷ não significava que as ações dos subalternos estivessem destituídas de intenções políticas e de potencial de conflito social. O paternalismo como sistema de dominação prevê lutas, acomodações e negociações das forças sociais em disputa. Era bem possível que, mesmo

¹⁷³ CASTELLUCCI, Aldrin A. S. Op. cit.

¹⁷⁴ Para informações sobre a legislação do período, consultar: *Coleção de Leis do Império do Brasil*. AEL.

¹⁷⁵ *Relatório da Associação Geral de Auxílios*. 1903. BPEB.

¹⁷⁶ LUCA, Tânia Regina. Op. cit. Ver especificamente o capítulo “A União Concedida e a Conquistada”.

¹⁷⁷ Para uma maior compreensão da noção de paternalismo como componente da luta de classes, consultar: THOMPSON, E. P. Patrícios e Plebeus. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

estando sob constante vigilância do poder patronal e de seus representantes, os trabalhadores encontrassem possibilidades de barganhar e de interferir nos rumos que os patrões queriam dar à AGAM.

A AGAM começou suas atividades, em 1900, com apenas 67 sócios cadastrados. Provisoriamente, foram escolhidos para compor o diretório os empregados João Cancio de Jesus, maquinista, Justino José Santana, Cícero Antonio da Silva, chefe de depósito, João da Silva Bastos, chefe de trem, Jovino Alves da Cunha e João Francisco de Oliveira. A primeira mesa da Assembléia teve como integrantes: Manoel Luiz dos Santos, João Cancio de Jesus, dr. Rodrigo Antonio Correia de Araújo e João da Silva Bastos. Nota-se que alguns empregados se dispuseram a assumir mais de uma atribuição na entidade. Apesar das dificuldades orçamentárias, essa gestão conseguiu aumentar em mais de 80% o número de sócios (de 67 para 126, sendo que 2 morreram, 52 estavam atrasados em suas mensalidades e 72 estavam em dia com suas contribuições) e legou o saldo de 2:181\$016 para a gestão da diretoria seguinte, eleita para reger os destinos dessa entidade em 1902.¹⁷⁸

Aqui reside um momento crucial para a compreensão de aspectos importantes da história dessa mutual. Entre estes, a consolidação das relações com a administração da empresa, a prestação de serviços, a revogação e promulgação de leis internas e, posteriormente, o desencadeamento de alguns conflitos envolvendo seus associados e parte integrante de sua diretoria. Essa conjuntura coincide, em parte, com a entrada em cena de Manoel Maurício Cardoso¹⁷⁹ na direção da AGAM. Ele foi eleito para administrá-la no final de 1901, ficando no comando de seu diretório até, aproximadamente, 1909, quando sua legitimidade foi abertamente questionada pelos trabalhadores durante a greve daquele ano.¹⁸⁰

Tudo indica que Manoel Maurício Cardoso teve uma atuação de grande destaque na administração da associação.¹⁸¹ Logo no início de sua gestão, tratou de reformar os estatutos da entidade, pois considerava que esse regimento, datado de 1900, impedia seu progresso e que era

¹⁷⁸ *Relatório da AGAM*. Op. cit. p. 7. BPEB

¹⁷⁹ Além de alto funcionário da estrada de ferro, participava da política e da imprensa na cidade de Alagoinhas. Chegou a ser provisoriamente diretor da ferrovia. Sobre a sua administração interina da estrada de ferro, conferir: *Correio de Alagoinhas*. 40/02/1906. FIGAM.

¹⁸⁰ Iremos falar mais dessa questão quando abordarmos, no terceiro capítulo, a onda de greves ferroviárias em 1909.

¹⁸¹ Ele foi agraciado com o diploma de benemérito da entidade, conforme ata de reunião de 1903: “A sua consecutiva reeleição no cargo de presidente, do período de 1901 até a presente data (1905), é a mais solene prova de reconhecimento que os seus co-associados dão à bondade de sua administração proveitosíssima e progressista”. In: *Correio de Alagoinhas*. 30/07/1905. FIGAM.

“o maior óbice oposto ao seu natural desenvolvimento”.¹⁸² Ademais, conseguiu triplicar o número de associados, em relação ao período anterior, fazendo crescer o montante das contribuições dos sócios (diferença de 7:290\$620) e, em contrapartida, diminuiu as suas despesas.

Tabela VIII – Relação de associados, receita e despesa da AGAM, 1901-1902

Ano	Nº de Associados	Receitas	Despesa
1901	126	2:957\$740	776\$724
1902	453	10:248\$360	572\$958

Fonte: *Relatório da AGAM*. Op. cit. BPEB.

O número de sócios para o ano de 1902 correspondeu a um aumento em mais de 300 novos associados, perfazendo um total de 453. No entanto, esse total passou a corresponder, na realidade, a 416, isso considerando o número de 37 pessoas excluídas por falta de pagamentos e/ou por pedidos de exoneração. Esses 416 estavam distribuídos de acordo com o tipo específico de filiação: 16 sócios benfeitores e honorários e 400 sócios contribuintes, sendo 360 empregados e 40 ex-empregados. Desses empregados associados para o ano de 1902, 15 eram trabalhadores da administração, 86 do tráfego, 160 da locomoção e 99 da linha. Não é demais lembrar que, embora a linha correspondesse à seção com maior contingente de trabalhadores, a força de trabalho aí empregada era formada por muitos diaristas, condição essa que, portanto, os impedia, certamente, de serem admitidos na AGAM.

O crescimento no nível de adesão dos sócios a partir de 1902 pode, ainda, ser mais bem visualizada na tabela abaixo, demonstrando porque esses resultados são atribuídos, diretamente, à atuação do diretor Manoel Maurício de Cardoso:

¹⁸² *Relatório da AGAM*. 1903. Op. cit. BPEB

Tabela IX - Ingresso de associados da AGAM no ano de 1902

Proponentes	Títulos e categorias			Total	Satisfizeram as contribuições
	Benfeitores	Honorários	Efetivos		
Diretório	1	2	–	3	3
Manoel M. Cardoso	5	2	212	219	215
Josias Q. de Almeida	–	1	31	32	25
Antonio C. Ribeiro	–	–	25	25	20
Joaquim B. X. Ribeiro	–	–	15	15	15
João F. de Oliveira	–	3	12	15	13
Rodrigo A. C. de Araújo	–	–	11	11	7
Cícero Antonio da Silva	–	–	2	2	2
Propercio Jose Alves	–	1	–	1	1
Francisco F. Ramos	–	1	–	1	1
Joaquim C. de Seixas	–	–	1	1	1
Totais	6	10	311	327	305

Fonte: Relatório de 1903.BPEB.

O engenheiro Miguel de Teive e Argollo, arrendatário da estrada, manteve um contato muito próximo com a diretoria da AGAM, sobretudo com o seu presidente, Manoel Cardoso. No mesmo ano em que assumiu a administração da mutual, Cardoso indicou Teive e Argollo, dentre outros, para receber o honroso título de Benfeitor da entidade. Se foi verdade que isso demonstrava o grau de influência que o patrão exercia sobre a entidade, é plausível também afirmar que essa relação não poderia ser estabelecida sem um certo comprometimento ou mesmo obrigação de ambas as partes.

Desse modo, não foi muito estranho, constatar que o arrendatário oferecia trens especiais para a condução de associados na ocasião de assembléias e destinou, como “donativo especial”, “o produto das multas aplicadas ao pessoal da São Francisco, dando, assim, prova de seus

sentimentos humanitários”.¹⁸³ Em relações amparadas no paternalismo, as artes da barganha e da negociação são constantemente manuseadas.

Pelo visto, nessa perspectiva, os empregados também agiam em busca do que entendiam por direitos, exigindo até mudanças nos critérios para a concessão de benefícios dentro da AGAM. Na reunião ordinária da associação, realizada num dos salões do escritório central da estrada de ferro do São Francisco, em 25 de janeiro de 1903, 45 associados apresentaram, por escrito, um requerimento em que solicitavam a anulação do parágrafo 4º dos Estatutos da Caixa Especial Beneficente.¹⁸⁴ Este dispositivo determinava que os benefícios “estabelecidos pela mesma Caixa [ficassem] isentos de prazo para a sua efetividade, cumprindo que sejam eles prestados à família de qualquer associado quite, ainda mesmo que este só tenha entrado com uma contribuição ou quota trimestral”.¹⁸⁵

Tratava-se de uma reivindicação relevante para os interesses dos empregados e de suas famílias, em caso de falecimento. Como dito, a ocorrência de acidentes fatais no trabalho ferroviário era uma possibilidade real e constante para os trabalhadores e, se assim acontecesse, muitos familiares poderiam ficar impedidos de receber seus benefícios por causa de cláusulas restritivas. Foi o que ocorreu com a família do consócio Cassiano Bispo dos Santos, maquinista da Estação de Serrinha, “modesto operário, ativo e trabalhador”. Na ocasião de sua morte, seus familiares não foram contemplados com os recursos do fundo da Caixa Especial, uma vez que o tempo de contribuição de Cassiano era insuficiente para garantir tal direito. A AGAM apenas dispensou alguns réis para seu funeral, conforme relatório.¹⁸⁶

A prestação de serviços da AGAM era mais ampla, de modo que ultrapassava a questão da simples ajuda para a celebração de funerais de operários. A sua ação correspondia desde à concessão de auxílios à compra de medicamentos para trabalhadores, mediante apresentação de

¹⁸³ *Relatório da AGAM*, 1903, p. 18. Op. cit.

¹⁸⁴ A Caixa Especial Beneficente data de 1901 e era uma entidade adjunta a Associação. A partir dela seria criado um fundo para amparar os familiares em casos de falecimentos de associados, através do recolhimento de contribuições trimestrais. Provavelmente para que a família fosse beneficiada era necessário que o associado tivesse um tempo mínimo de contribuição. Conferir em jornal: *Correio de Alagoinhas*. 1905. Op. cit. FIGAM.

¹⁸⁵ Ata da seção ordinária da Assembléia Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro do São Francisco. 25 de janeiro de 1903. Anexo do: *Relatório da AGAM*. Op. cit. BPEB.

¹⁸⁶ “À sua família mandamos entregar imediatamente a quantia de cinquenta mil réis (50\$000); e sentimos que ficasse ela privada de respectiva pensão,..., por ter ele sido inscrito em março e não por ter ainda, para a sua efetividade, o tempo exigido pelos Estatutos”. Conferir: “*Falecimento de Sócio*”. In: *Relatório da AGAM*. 1903. Op. cit. BPEB. A associação ainda chamava atenção dos outros “companheiros” para tomarem como exemplo esse caso e não se descuidarem do “dever de velar pelo futuro de suas famílias”, p. 23.

receitas médicas. A mutual denominava de “auxílio em vida” este benefício. Segue abaixo uma amostra de alguns serviços prestados aos associados no ano de 1902:

Tabela X - Concessão de auxílios – 1902

Nomes	Receitas médicas	Auxílio em vida	Auxílio p/ funeral	Total
Feliciano Pedro Dias	15\$300	37\$316	–	52\$616
Domitila Santos (viúva de Cassiano B. Santos)	–	–	50\$000	50\$000
Cipriano Alves de Oliveira	9\$700	14\$652	–	24\$352
Manoel de Deus e Silva	1\$300	12\$654	–	13\$954
Maximiano Bispo Martins	4\$200	4\$660	–	8\$860
Paulo João Alves	2\$800	–	–	2\$800
Florentino Limeira Bahia	19\$500	14\$520	–	34\$020
João de Brito	1\$600	–	–	1\$600
Etc..				

Fonte: Relatório da AGAM. 1903. Op. cit. BPEB.

No início do século XX, diante de uma realidade excludente, marcada pelos altos níveis de carestia¹⁸⁷, de insegurança estrutural¹⁸⁸ e de desigualdades de direitos, a criação de uma associação de auxílios, destinada a suprir determinadas demandas sociais, revelava-se uma alternativa importante na experiência associativa dos trabalhadores da estrada de ferro do São Francisco. A assistência à compra de remédios durante as enfermidades ou a prestação de outros auxílios em períodos de dificuldades representava uma relevante estratégia de sobrevivência. Em

¹⁸⁷ Sobre a questão da carestia e dos movimentos populares baianos na Primeira República, conferir discussão: SANTOS, Mario Augusto dos. *A República do Povo*. Sobrevivência e tensão (1890-1930). Salvador: Edufba, 2001.

¹⁸⁸ Estamos reportando-nos ao conceito de *insegurança estrutural* proposto por Mike Savage. Essa categoria de análise não elimina a validade do conceito de relações de produção na formação das classes, mas ajuda-nos a compreender outras dimensões mais específicas desse processo histórico. Uma sociedade capitalista, baseada na expropriação dos meios de subsistência da força de trabalho, levaria os trabalhadores a buscarem estratégias para garantir a sobrevivência cotidiana. Em outras palavras, essa interpretação, segundo Savage, “nos possibilita reconhecer certas pressões estruturais sobre a vida operária, embora também pontue a urgência de examinarmos a enorme variedade de táticas que os trabalhadores podem escolher para cuidar de seus problemas – da luta contra seus empregadores à formação de cooperativas, à demanda de amparo estatal, à tessitura de redes de apoio nas vizinhanças e por aí vai”. SAVAGE, Mike. *Classe e História do Trabalho*. In: BATALHA, C. H. M; SILVA, F. T; FORTES, A. (orgs.). *Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004. Cap. 1, p. 33.

reconhecimento disso, durante a onda de greves de 1909¹⁸⁹, vários trabalhadores manifestaram seu inconformismo ao exigir do presidente da AGAM, Manoel Maurício de Cardoso, a prestação de contas dessa entidade. Com tal atitude, os trabalhadores procuravam garantir a autonomia da instituição. Não é exagero dizer que o que estava em jogo, naquele momento, era a reivindicação do controle político de uma rede associativa onde se exercitavam e se fortaleciam os laços de solidariedade. A disputa em torno da associação mutualista, naquele contexto, que se expressou em forma de luta aberta entre trabalhadores e patrões, potencializava uma importante experiência de conflito classista.

Em torno da concretização de seus interesses, os trabalhadores ferroviários, durante a primeira década do século XX, organizaram-se em outras associações que ultrapassaram a dimensão da ajuda mútua ou da prática assistencialista, em confirmação ao argumento de que a experiência associativa operária é diversa, não sendo possível restringi-la apenas a um sindicato, a uma mutual ou a outro qualquer tipo ideal de atividade organizativa.¹⁹⁰ Conforme demonstrou Uassyr Siqueira, em recente estudo sobre as formas de lazer e de organização dos trabalhadores do bairro paulistano do Bom Retiro, “sindicatos, clubes esportivos, recreativos, dançantes, grupos teatrais e educativos faziam parte das atividades relacionadas à organização dos trabalhadores em torno de objetivos em comum-objetivos que, da reivindicação pelas melhorias das condições de vida à prática do lazer, eram bastante diversos”.¹⁹¹

É muito provável que a preocupação em construir espaços alternativos de lazer e sociabilidade operária estivesse presente entre aqueles trabalhadores das oficinas de estrada de ferro, o que indicava um esforço coletivo em mobilizar outras dimensões de sua cultura associativa. Encontramos, por exemplo, a informação de que, em 1905, os operários das oficinas de Aramari fundaram um clube destinado à recreação e à atividade literária, conforme notícia abaixo:

¹⁸⁹ No terceiro capítulo iremos abordar com maior profundidade as mobilizações grevistas dos trabalhadores ferroviários em 1909. Consultar alguns aspectos desse episódio que abalou a Bahia nesse período em: FONTES, José Raimundo. Op. cit.

¹⁹⁰ SIQUEIRA, Uassyr de. *Clubes e Sociedades de Trabalhadores do Bom Retiro*. Organização, lutas e lazer em um bairro paulistano (1915-1924). 2002. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2002.

¹⁹¹ Idem, p. 43.

Clube Minerva

Em Aramari

Neste pitoresco arraial, segundo comunicação que foi gentilmente feita, acaba de ser definitivamente fundada, sob a denominação de *Club Minerva*, uma sociedade literária e recreativa, iniciada em julho do ano passado por deliberação de um grupo de esforçados operários das oficinas da S. Francisco.¹⁹²

A fundação de mais uma sociedade no arraial de Aramari, região de Alagoinhas¹⁹³, pelos empregados da estrada, pode ser mais bem compreendida se atentarmos para o fato de que era uma região onde se localizavam algumas de suas mais importantes oficinas e estações, concentrando, assim, um grande contingente da força de trabalho. Sendo por excelência um ponto de encontro de trabalhadores e, portanto, espaço de compartilhamento de experiências em comum, não nos parece difícil imaginar que essa convivência cotidiana desencadeasse a organização de outros espaços associativos, destinados ao lazer e à sociabilidade operária.

A partir de relatos orais¹⁹⁴, cruzados com outros documentos datados de 1929 e 1954, encontramos algumas evidências de que, também em Aramari, os operários das oficinas criaram, nos idos de 20 de agosto de 1905, a Filarmônica Lira Operária, posteriormente denominada de Sociedade Filarmônica União e Recreio Operário.¹⁹⁵ De acordo com esses registros, tratava-se de uma sociedade destinada ao lazer, divertimento e desenvolvimento da cultura musical entre empregados da estrada de ferro de São Francisco. O depoimento oral do Sr. Manoel Francisco de

¹⁹² Foram escolhidos para administrar esse clube os empregados: José Ribeiro Lopes, diretor; Manoel Luiz dos Santos, presidente; Artur J. de Jesus e José Francisco de Cerqueira, 1º e 2º secretários, respectivamente; João Antanasio de Carvalho, tesoureiro; Alfredo Erasto de Araújo, procurador. *Correio de Alagoinhas*. 11/02/1905. FIGAM.

¹⁹³ Não é demais lembrar que essa região se constituiu historicamente como um território ferroviário; com uma configuração urbana e social marcada pela emergência das estradas de ferro desde a segunda metade do século XIX. Seguramente, pelo menos até a década de 1920, era significava a presença de trabalhadores naquele local. Era um epicentro da força de trabalho ferroviária. Na ocasião da fundação de uma sociedade de trabalhadores em 1920, lembrava a introdução dos estatutos: “Fundada em abril de 1919, na cidade de S. Salvador, a Sociedade União e Ferrovia terá sede definitiva em Alagoinhas, visto ser esse município o que reúne em todo Estado, maior número de trabalhadores”. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. 18/03/1920. BPEB.

¹⁹⁴ No Brasil e no exterior, a história oral tem se demonstrado um importante recurso na rememoração de experiências de vida, na reconstrução de trajetórias individuais e coletivas de trabalhadores e de lutas sociais. Dentre outros estudos, considerar: PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente? *Projeto História*, São Paulo, n. 14, fev., 1997; THOMSON, Alistar. Reconstituo a memória: questões sobre a relação entre a História Oral e as memórias. *Projeto História*, São Paulo, n. 15, abr., 1997; FERREIRA, Maria de Moraes, AMADO, Janaina (Orgs.). *Usos e abusos da História Oral*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996; BOM MEIHY, José Carlos Sebe. *Manual de História Oral*. São Paulo: Editora Loyola, 1996.

¹⁹⁵ Entrevista realizada na cidade de Aramari-2006; *Estatutos* da Filarmônica Recreio Operário. 1954. Acervo particular; *Correio de Alagoinhas*. 18/05/1929. FIGAM.

Souza, conhecido como Sr. Zinho, homem negro, nascido em 1918, aposentado da estrada de ferro, ex-aluno e músico contemporâneo de alguns integrantes do primeiro corpo musical e dos diretores da filarmônica, permite-nos acompanhar alguns traços da trajetória dessa associação recreativa.

Por meio de suas reminiscências, tomamos conhecimento do processo inicial de organização da entidade. Segundo a versão do depoente, rememorando sua convivência com esses músicos, os trabalhadores reuniram-se na oficina de Aramari “nas horas de recreios e trabalho”. Destes encontros, constituíram uma comissão e idealizaram a fundação da filarmônica. Ainda em seu depoimento, atribuiu aos empregados da ferrovia, Manoel Luiz dos Santos¹⁹⁶ e João Dias, os cargos de primeira presidência e professor de música, respectivamente, dos primeiros tempos do grupo musical.

Encontramos, de fato, em documentos dispersos da entidade, indícios da participação direta de João Dias. Nos arquivos da Filarmônica localizamos partituras musicais grafadas com seu nome, muitas delas, possivelmente, de sua autoria. A Jovino da Cunha e a outros tantos trabalhadores, Sr. Zinho também atribuiu à participação no processo de construção e fundação dessa sociedade musical. Uma atuação que ultrapassava os limites impostos à organização, fortalecendo os laços de vizinhança, as solidariedades e as redes associativas que estavam em curso entre os trabalhadores daquela época.

Figura VI - Jovino Cunha e sua esposa



Fonte: Acervo particular da família Cunha.

¹⁹⁶ Conforme já indicamos anteriormente, além da atuação na filarmônica no início do século XX, localizamos o operário Manoel Luiz dos Santos atuando na organização de outras associações ferroviárias, como a AGAM e o Clube Minerva.

Cumprir dizer que, no caso de Jovino, seria plausível que o encontrássemos no processo de fundação da filarmônica. Como já dissemos anteriormente, ele estava em plena atividade associativa no início de 1900. Nesta época também participou da criação da associação mutualista em Aramari. Muito provavelmente, portanto, estivesse mesmo envolvido na organização da referida entidade musical em 1905.¹⁹⁷

A partir de alguns episódios e trajetórias aqui apresentadas, vividas nos primeiros anos da República Velha, foi possível adentrar no até então pouco conhecido universo das relações de trabalho e das experiências organizativas dos empregados da estrada de ferro do São Francisco. Mesmo diante das conformações disciplinares elaboradas pela empresa, consoante com a nova ética do trabalho corrente no pós-abolição e na Primeira República, os trabalhadores, de diferentes formas e ações, foram sujeitos de sua própria história, ora acomodando-se, ora negociando, ora resistindo abertamente à exploração patronal “sem disfarces” ou de cunho paternalista.

¹⁹⁷ A experiência associativa poderia sim demarcar a trajetória de trabalhadores, de modo que muitos deles participassem e cuidassem de criar outras associações. Por exemplo, encontramos o empregado Cícero Antonio da Silva, que, em 1900, esteve envolvido na fundação e administração da AGAM, também organizando a Associação dos Empregados da Companhia Ferroviária Este Brasileiro em 1921. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. 19/02/1921. BPEB.

CAPÍTULO III

Greves de Ferroviários na Velha Bahia Comercial: *“essa página negra que deveria ser apagada da história”*

Decorridas mais de duas décadas desde o fim do sistema escravista e do advento da República no Brasil, a Bahia, principalmente sua capital Salvador, chegava à primeira década do século XX na “contramão da história”. As suas feições de urbe tradicional contrariavam os novos tempos que se anunciavam no discurso da ordem republicana brasileira.¹⁹⁸

A imagem da Bahia, projetada pelos letrados e pelos visitantes contemporâneos, era a de um lugar que afirmava tudo aquilo que eles queriam deixar no passado e que os impediam de se inserir na era do progresso e da civilidade. Para as elites progressistas, tudo estava pelo o *avesso*: o nítido atraso econômico de sua capital em relação às outras capitais e a incipiente industrialização¹⁹⁹; o projeto frustrado de branqueamento racial das elites; a memória da escravidão que se fazia presente nas ruas, no universo do trabalho, nos costumes e na cultura da grande maioria da população, composta por negros, mulatos e mestiços, nas cidades e nos campos; tudo isso constituía obstáculos à idéia de civilização daqueles tempos. Apesar dos esforços empreendidos pelas elites para reverter essa incômoda situação, “a Bahia continuava velha na nova ordem”.²⁰⁰

De diferentes formas, as pretensões das elites progressistas foram frustradas pela realidade que se apresentava. Ao contrário de algumas cidades do sul e sudeste, onde a industrialização e a experiência imigratória tiveram impactos consideráveis em sua estrutura econômica e populacional, o que se via, por exemplo, na capital baiana, Salvador, nos primeiros anos do regime republicano, era uma cidade negra, comercial e com constantes crises econômicas.²⁰¹

¹⁹⁸ A discussão sobre a Bahia no período republicano está disponível em: ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. *O civismo dos baianos - comemorações do Dois de Julho (1889-1923)*. 1997. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA, Salvador. 1997.

¹⁹⁹ Essa questão foi tratada por alguns historiadores, a exemplo de: TAVARES, Luiz Henrique Dias. *A involução industrial da Bahia*. Salvador: Publicação da UFBA, 1966; _____. *História da Bahia*. São Paulo: Ed. da Unesp, Salvador: Edufba, 2001, p. 367.

²⁰⁰ ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. Op cit.

²⁰¹ Conferir: BACELAR, Jeferson. Livres negros, negros livres. *Anais do 4º Congresso de História da Bahia*. [Salvador 450 anos], 27 de setembro a 1º de outubro de 1999 - Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos, 2001; SANCHES, Maria Aparecida dos Prazeres. *Fogões, pratos e panelas: relações*

Em 1909, essa velha Bahia foi cenário de acontecimentos que, segundo aquele discurso das elites, também depunham contra seu progresso. O fato é que, nos idos do último trimestre daquele ano, os baianos testemunharam uma série de conflitos que ultrapassaram os limites regionais, ganhando forma e dimensão na política, na economia e na sociedade brasileira.

O primeiro desses acontecimentos se deu no quinto e sexto dias de outubro, envolvendo populares, de um lado, e a empresa de transportes urbanos, do outro. Segundo consta, a população revoltada, pela morte de um cidadão entre os trilhos de uma locomotiva da companhia *Light*, resolveu, com as próprias mãos, fazer justiça. Ocuparam locomotivas, destruíram trilhos, tendo como saldo a morte de uma pessoa. A grande imprensa noticiou aqueles lamentáveis fatos.²⁰²

Figura VII: “Negrada em ação - o ataque aos bondes da Light”



Zé Esbodegado... Vamos arrebentar e queimar os bondes da Light, que hoje não estamos na Bahia, mas sim em cócoróbó!!!

Zé Escovado... Zé moleque, que quer dizer isto? Você não tem medo da polícia?

Todos...(em câro). Chame a polícia-Mande me prender – Que tudo isso faço- Por causa de você...

Epílogo: Os bondes foram incendiados, a iluminação pública muito estragada, Estação de Roma apedrejada e quem vai gemer com a brincadeira é o Estado.

Fonte: Revista do Brasil. 31/10/1909. BPEB.

Parece que, realmente, aqueles eram tempos de animosidades. Em quatorze de outubro de 1909, a sociedade baiana ainda estava irrequieta pelos recentes conflitos com companhia da *Light*, quando empregados da única estrada de ferro que ligava Salvador ao interior do estado declararam o início de uma greve que perduraria por um longo tempo.

Somente a partir dessa perspectiva, entenderemos as queixas de um articulista do jornal *Diário de Notícias*. Ao protestar, com veemência, contra a situação grevista de 1909, questionava que: “desde domingo passado que a capital [estava] bloqueada e interrompidas todas as relações

de trabalho em Salvador envolvendo empregados e patroas. 1998. Dissertação (Mestrado em História). UFBA, Salvador. 1998.

²⁰² O *Diário de Notícias*, por exemplo, publicou durante os primeiros dias de outubro manchetes intituladas “O grande conflito”. Conferir essas informações nesse referido jornal.

comerciais com o interior. Mas onde estamos? Em que trecho da Costa da África desabrigada, alheada de toda a ação do governo? [...] Mas que situação é essa?”²⁰³ Essas esparsas linhas apontavam aspectos cruciais para se entender a dinâmica da experiência ferroviária na Bahia e a sua relação com a principal cidade comercial do estado. Nela, o articulista denunciava o isolamento das relações comerciais de Salvador. Ademais, valia-se, ainda, do discurso e do imaginário preconceituoso da época, para comparar a situação de “desordem” e “caos urbano” vivido na capital baiana com o continente africano.

É bem verdade que aqueles acontecimentos contagiaram outros atentos cidadãos baianos. O seu impacto foi tão grande que um outro articulista, o cidadão SG, emitiu sem sobressaltos a seguinte indignação: “não é nosso propósito provocar, nem alimentar discussões sobre essa *página negra* que deveria desaparecer da história da Bahia, apenas lavremos nosso protesto como cidadão, em desencargo da nossa consciência”.²⁰⁴

Nessa direção, não foi gratuito o depoimento do governador da Bahia, Araújo Pinho, sobre aqueles momentos de crises. Em suas considerações, revelou que as ações grevistas abalaram, de forma intermitente, “a tranqüilidade da nossa capital e com ela a da extensa zona cortada pelas estradas de ferro arrendadas à Companhia Viação Geral da Bahia”.²⁰⁵

O momento, o evento e os agentes representados nesses registros referem-se às experiências de greves dos trabalhadores da Companhia Viação Geral da Bahia que, em 1909, paralisaram o tráfego ferroviário de quase todo o sertão baiano, da capital e de alguns trechos do recôncavo. As mobilizações dos ferroviários baianos naquele ano marcaram a história das lutas sociais e da classe trabalhadora na Bahia.²⁰⁶

1. “Todos unidos e movidos pelo mesmo sentimento”

Diversos órgãos da imprensa baiana noticiaram a greve que os empregados da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco declararam em 14 de outubro de 1909, paralisando suas atividades de trabalho e o tráfego ferroviário.²⁰⁷ Segundo a descrição do Diário de Notícias,

²⁰³ “Estradas de Ferro da Bahia” In: *Diário de Notícias*. 30/11/1909. APEB.

²⁰⁴ “Ainda sobre a greve”. In: *Diário de Notícias*. 17 e 23/11/1909. APEB.

²⁰⁵ *Mensagem* apresentada a Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 10. Legislatura pelo João Ferreira de A. Pinho. 1909. APEB.

²⁰⁶ Segundo José Raimundo Fontes, em trabalho pioneiro sobre o tema, esse movimento grevista foi a primeira grande mobilização operária da Bahia. Consultar: FONTES, José Raimundo. Op. cit.

tratou-se de um “levante dos empregados subalternos e trabalhadores..., os quais reclamaram contra excesso de serviço justamente quando diminuem os proventos pela redução de ordenados e de diárias etc”.²⁰⁸

Além dos jornais da Bahia, a imprensa da capital da República também demonstrou interesse pela greve. E não era para menos. A possibilidade de suspensão no transporte de qualquer ferrovia era acompanhada, geralmente, com apreensão e temor pelo setor comercial de qualquer região. Essa questão envolvia comerciantes, população, políticos, trabalhadores e patrões. Nesse sentido, o *Jornal do Comércio* do Rio de Janeiro, ao noticiar a greve na estrada de ferro da Bahia, informou que os trabalhadores questionavam os parcos vencimentos e as horas de trabalho, cogitando, inclusive, a substituição da diretoria da ferrovia.²⁰⁹

Ao que parece, a deflagração dessa greve, naquela data, foi resultado de reuniões planejadas e articulações prévias que visaram organizar os trabalhadores da capital e dos diversos núcleos de trabalho do interior, como as cidades de Alagoinhas, Pojuca e Aramari. Essa greve foi antecedida por tentativas de negociação entre uma comissão de empregados e a diretoria da Companhia Viação Geral da Bahia (CVGBa), empresa responsável pela administração da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, dentre outras estradas federal e estadual da Bahia.

Em 11 de outubro, nos três dias que antecederam as primeiras ações grevistas, os operários tentaram estabelecer uma frente de diálogo com a diretoria da CVGBa, apresentando suas principais reclamações que, pelo visto, foram tratadas com certa indiferença. Essa indisposição patronal para a negociação foi responsável pelo agravamento da insatisfação dos trabalhadores, fazendo-os com que declarassem a greve.

A situação vivenciada pelos trabalhadores, salvo exagero da imprensa, parecia ser insustentável. O jornal *Gazeta do Povo* demonstrou conhecer um pouco desse cenário ao retratar o caso dos operários da estação da Calçada:

As coisas ali já chegaram a este estado: o ponto pela manhã é assinado nos dias... às 6h e... da manhã, e os aos domingos às 6h... sendo que dias há em que o trabalho ou a permanência na estação se prolonga até as vezes 11 e 12 horas da noite e as vezes até mais tarde. Além desse absurdo, os empregados devem estar à hora marcada na estação porque, em chegando 5 ou 10 minutos depois tem descontos nos salários... Não

²⁰⁷ Conferir, por exemplo, os jornais *Diário de Notícias*, *Gazeta do Povo* e *A Bahia* do período.

²⁰⁸ “Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco - greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. APEB.

²⁰⁹ *Jornal do Comércio*. 15/10/1909. BN.

satisfeita ainda com este modo de tratar os seus auxiliares, a Direção da Estrada não lhes dá um dia de folga sequer no mês.²¹⁰

A precisão desse registro, que traduz uma face do trabalho no interior da estrada de ferro, embora seja relevante, não expressa em sua plenitude aquele universo de exploração vivenciado pelos trabalhadores. Muito provavelmente, foram diversas e mais profundas as motivações que determinaram a mobilização grevista de outubro. É, pelo menos, o que podemos inferir do boletim dos grevistas, distribuído no dia 13 e publicado no dia 14 de outubro pela imprensa:

Boletim – Aos honrados e generosos empregados e distintos operários, maquinistas e foguistas da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. Alerta! Todos por um e um por todos! Camaradas. O julgo prepotente e indigno da Diretoria da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que tem o nome de Viação Geral da Bahia, *quer nos colocar a forma de escravos humilhados*, usurpando nosso esforço, em levar em conta o suor que generosamente derramamos, para ganhar o pão de cada dia, para nós, nossos filhinhos e família, já cortando nossos pequenos ordenados e diárias, aplicando prêmios em nosso dinheiro, já aplicando multas, remoções iníquas, nos deslocando do meio social de nossos amigos, e pior que tudo, roubando nossas horas de serviço extraordinário, que prestamos até alta noite, fato indigno e revoltante, que não podemos e nem devemos suportar. [...]

Portanto - Todos unidos e movidos pelo mesmo sentimento, resolvemos não prestar nossos serviços de manhã em diante – em toda a Estrada – até que haja resolução em nosso favor.

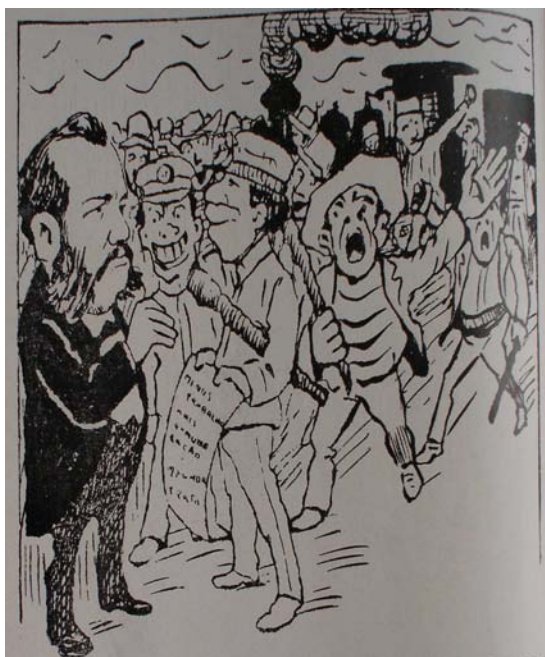
Viva a democracia brasileira. Viva o operariado sempre digno. Viva o povo baiano. Viva os dignos habitantes da Bahia ao São Francisco, que testemunham nosso penar! Alerta! União e Firmeza e a vitória será a nossa causa!²¹¹ (grifos do autor)

Os trabalhadores reclamavam dos baixos salários, das constantes multas e de remoções em prejuízos da convivência com suas famílias e com seus companheiros de trabalho que, segundo sugerem, desrespeitavam os laços e as sociabilidades anteriormente construídas por esses operários. Tudo isso, aliado ao aumento das atividades de trabalho, teria constituído as principais motivações para a deflagração do movimento grevista, tornando-os assim: “unidos e movidos pelo mesmo sentimento”.

²¹⁰ *Gazeta do Povo*. 14/10/1909. BPEB

²¹¹ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco - greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. APEB.

Figura VIII: “Grevistas da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco”



Fonte: Revista do Brasil. 31/10/1909. BPEB.

Sr. Dr. Argollo, ou dente ou queixo; ou a diretoria aumenta 50%, os nossos vencimentos, reduz o nosso trabalho a 10 horas durante o dia; dá ordem nos principais armazéns da cidade para nos fornecerem, por conta da Empresa, já se vê Chocolate Reconstituente Magalhães, Manteiga Brasileira e charutos Dannemann, além de tudo mais que quisermos e entendermos, ou ao contrário, esfacelaremos tudo isso!!! Não suportamos tanto rigor, por mais tempo!!! Ou vai ou racha!

Dr. Argollo... Meus filhos, penso que vocês têm toda razão! Deus me livre que a vontade de vocês se rache; ela há de ir toda inteira. Portem-se bem de hoje em diante que, além da petição de vocês ser deferida plenamente, ainda lhes mandarei dar pão-de-lot e vinho Reconstituente Magalhães.

Os trabalhadores, além da construção de várias alianças durante a greve, demonstraram conhecer seu poder de pressão junto às autoridades políticas e às forças econômicas e institucionais. No decorrer do processo de mobilização, a comissão de grevistas enviou correspondências ao presidente da República, ao ministro da Viação e à Associação Comercial da Bahia (ACB). Em relação à ACB, diante de todo seu poder de pressão,²¹² os empregados encaminharam ofício à diretoria dessa instituição solicitando a intervenção no sentido de solucionar a questão da greve, como se pode observar abaixo:

Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco

Com a palavra o Ilmo. Presidente *deu conhecimento a casa ter recebido uma representação assinada por diversos empregados da Estrada de Ferro, pedindo o apoio da Associação para o seu proceder em virtude de não as ter sido tomada em consideração, uma reclamação pacífica feita pelos mesmos em 11 do corrente mês, sobre direitos que julgavam...* e em vista de ser aventada a redução de tarifas pelo que de há muito vinha empenhando esta diretoria, desde 23 de junho findo, por modos e meios diversos, telegrafou-se ao Ilmo. Ministro da Viação, pedindo solução das representações dirigidas e fazendo sentir o quanto propunham os mesmos empregados...²¹³ (grifos do autor)

²¹² Sobre o papel da ACB como grupo de pressão na Bahia, durante a Primeira República, conferir: SANTOS, Mario Augusto. *Associação Comercial na Primeira República: um grupo de pressão*. Salvador: Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo, 1985.

²¹³ Ata da vigésima nona sessão ordinária da diretoria da Associação Comercial da Bahia. 19/10/1909. ACB.

Diferente de outras categorias profissionais, a experiência de greve no setor de transportes ferroviários, envolvendo distintas cidades e variados núcleos de trabalho, ao mesmo tempo em que conferia limites às atividades grevistas, singularizava as dinâmicas de sua construção, bem como moldava suas estratégias de atuação.

De acordo com Dulce Leme, além da consciência de sua força política, os trabalhadores dispunham de uma experiência de ofício que, apesar das longas distâncias, favorecia a união e o estreitamento das relações de trabalho.²¹⁴ Sob essa ótica, é quase certo que a própria dinâmica e estratégia da greve ferroviária em 1909 foram forjadas pelas especificidades do próprio sistema de trabalho ferroviário. As longas distâncias, os diversos núcleos de trabalhadores, o controle do sistema de comunicação telegráfica, tudo isso foi levado em consideração no conjunto de estratégias de greve.

Um movimento daquela extensão e natureza, envolvendo milhares de trabalhadores, implicava na elaboração de estratégias específicas que viabilizassem a manutenção da greve. Várias técnicas de organização foram pensadas e na noite do dia 13 de outubro, os ferroviários arrancaram trilhos, apreenderam os trens e as locomotivas nas oficinas de Periperi. Com antecedência, organizaram, nas cidades e nas vilas, comissões locais que se articulavam e se comunicavam, através dos telégrafos, com as comissões centrais da estação da Calçada, responsável pelas negociações, e da estação de Periperi, encarregada de construir táticas de resistência durante a greve na cidade de Salvador. Ademais, constituíram dois advogados, Carlos Ribeiro e Cosme de Farias²¹⁵, para legalmente representá-los perante juízo, caso necessário, e evitar futuros problemas com as forças repressivas.²¹⁶

Atendendo às requisições da diretoria da CVGBa, o governador Araújo Pinho disponibilizou o aparato policial do estado. Há indícios de que tropas policiais da cavalaria e infantaria foram enviadas para o local das greves, a fim de manter a ordem e garantir a

²¹⁴ LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986, p. 62.

²¹⁵ Cosme de Farias era um rábula muito influente nos movimentos sociais da Bahia, tendo, inclusive, prestado auxílio jurídico a diversos trabalhadores durante as ações grevistas na Bahia. Conferir algumas informações sobre o Cosme de Farias em: SANTOS, Mario Augusto da S. *A República do povo: sobrevivência e tensão (1890-1930)*. Salvador: Edufba, 2001, p. 130-132.

²¹⁶ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco – greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. APEB. A preocupação com as forças repressivas e com a justiça era, de fato, uma preocupação procedente. Afinal, os empresários ao longo de todo período republicano, além de outros métodos, utilizaram a polícia para reprimir greves e abafar as mobilizações operárias. BATALHA, Cláudio H. M. Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República. In: LIBBY, Douglas C., FURTADO, Júnia F. (Orgs). *Trabalho Livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

integridade do material das estações e das oficinas da capital e do interior.²¹⁷ Diante disso, houve trocas de telegramas entre vários núcleos de greve, assegurando o apoio e adesão por parte dos empregados das estações e oficinas de diversas cidades e ramais ferroviários.

A cidade de Alagoinhas, o mais importante entroncamento ferroviário do interior, tornou-se um verdadeiro núcleo de resistência e articulação dos ferroviários. Um telegrama enviado pela comissão de grevistas do interior forneceu uma dimensão do movimento na cidade: “Alagoinhas, 14 – pedimos, [...], intervenção brilhante paladino junto [ao] governo [no] efeito [de] substituir [a] da Viação Geral da Bahia – comércio fechado. Povo solidário [com] empregados da estrada”.²¹⁸

Em virtude das muitas declarações de solidariedade e da demonstração de força dos trabalhadores que resistiam a todas investidas da empresa para acabar com as mobilizações, durante o dia 14 de outubro, advogados, representantes da imprensa, delegado e diretores da CVGBa reuniram-se para discutir as propostas apresentadas pelos grevistas. Aquela seção foi marcada por momentos de impasses e de tensões, de modo que os operários mostraram-se irredutíveis às contrapropostas salariais sugeridas pela diretoria durante as negociações.

Um correspondente do *Diário de Notícias*, que acompanhava as negociações, num registro minucioso sobre a onda de greve, chama-nos a atenção para uma interessante expressão operária. O jornalista descreveu que os operários, ao reagir contrariamente às contrapropostas salariais da diretoria da empresa e ressaltar a necessidade de serem fidedignos às bases discutidas e aprovadas pelos demais trabalhadores, manifestaram a seguinte expressão: “*nesse momento já não nos pertencemos*”.²¹⁹ Esse gesto apontava não somente evidências de uma articulação prévia daqueles trabalhadores, mas, também, para fortes indícios de um sentimento de pertencimento

²¹⁷ Além dos jornais do período testemunharem a presença das forças policiais nos locais de greve, encontramos, por exemplo, em periódicos oficiais a seguinte notícia: “Louvor- De conformidade com a recomendação da Exm. Chefe de Polícia, contida em ofício de hoje sob o n. 563, seja louvado o... alferes do 3. Corpo Policial Isaías Cupertino dos Santos, pelo modo correto e digno porque se houve no fiel cumprimento das ordens que recebeu do... Delegado da 1. Circunscrição da Capital, *por ocasião da greve dos empregados da Companhia Viação Geral da Bahia.*” *Boletim. Livro de Registro de Detalhe. 1. Corpo de Regimento Policial da Bahia. 1909-1910. Núcleo de Documental da PM de Aflitos.* Nesse sentido, ainda, o chefe de polícia também expediu ofício em homenagem ao delegado Liberato de Mattos por sua atuação na greve da estrada de ferro. Consultar: “Liberato de Matos”. In: *Revista do Brasil*. 31/10/1909. BPEB.

²¹⁸ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco – greve, reclamações, estragos”; “Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – A greve, atitude do pessoal, acordo, notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 14 e 15/10/1909, respectivamente. APEB.

²¹⁹ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco – A greve, atitude do pessoal, acordo, notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 15/10/1909. APEB.

comum que, naquele momento, se traduzia na voz daqueles operários e se externava nos conflitos com os patrões.²²⁰

Na tarde do dia 14 de outubro, após sucessivas conferências entre as partes oponentes, foram assinadas as bases do acordo entre a diretoria, a comissão de grevistas e os advogados, sugerindo, assim, o provável desfecho da greve. Conforme combinado, esse documento foi registrado em um tabelião de notas e ofício, constando de sua aprovação e das assinaturas da comissão de operários e dos membros da empresa ferroviária. A comissão de grevistas era composta, dentre outros, por Pedro de Alcântara, Jorge Radel, Antonio Vitorino, Gabino Rosa e João Pitombo. Essa comissão foi responsável por representar os trabalhadores e as reivindicações que constavam nas bases do acordo.

O trabalho e o acordo para o fim da greve

Esse acordo continha cláusulas que ultrapassavam as questões de ordem econômica, a exemplo dos valores salariais, informando-nos sobre disciplina, hierarquias etc. Desse modo, por intermédio dele, é possível inferir sobre algumas expectativas operárias e entender um pouco mais da experiência de exploração dos trabalhadores ferroviários em 1909.

Para o contexto, aquele acordo apresentava grandes avanços quanto à regulamentação das relações e das horas de trabalho²²¹, acréscimos salariais, direito a férias, às medidas de proteção aos grevistas, prevendo as represálias e tentativas de demissões dos trabalhadores, como poderemos observar em algumas das suas disposições:

1. começar o trabalho geral para os empregados as 5 horas e 30 minutos da manhã, encerrando o expediente as 6h da tarde.
2. os empregados que trabalharem depois de 6h serão considerados um serviço extraordinário e terão esse tempo calculado pelo duplo, para os efeitos da remuneração.
(...)
4. a companhia não demitirá, não removerá, nem suspenderá empregado algum pelo fato de ter tomado parte no presente movimento grevista, nem em caso algum, sem motivo justificado e sempre com o parecer do fiscal da União.

²²⁰ A discussão sobre a experiência, solidariedade e identidade de classe entre aqueles trabalhadores ocupará outra parte desse texto.

²²¹ Segundo Cláudio Batalha, além das difíceis condições de trabalho, as longas jornadas de trabalho eram um dos grandes problemas enfrentados pelos trabalhadores no pós-abolição. Essa questão, inclusive, fomentou diversas greves nesse período. BATALHA, Cláudio H. M. Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República. In: LIBBY, Douglas C., FURTADO, Júnia F. (Orgs). *Trabalho Livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

5. aos empregados removidos a companhia arbitrar uma ajuda de custo, quando a remoção for definitiva; tratando-se, porém, de remoção provisória, será marcada ao funcionário uma diária a título de gratificação, que será proporcional às vantagens do empregado conforme sua categoria. (...)
9. os vencimentos que os atuais empregados percebem serão acrescidos nas seguintes proporções: em 40% para os que auferiam vantagens até duzentos mil réis; em 30% para os de duzentos até trezentos; de 25% para os vencimentos de trezentos até quatrocentos mil réis, e em 20% para os de quatrocentos até quinhentos réis.²²²

A inclusão de pontos referentes às relações hierárquicas envolvendo empregados superiores e inferiores no interior da estrada de ferro demonstra que as questões disciplinares continuavam ser pólos de muitas tensões.²²³ Os trabalhadores exigiam, ainda, maior liberdade no trabalho, com a garantia de que os empregados tivessem o direito de retirar-se do trabalho ao findar o expediente, sem a necessidade de comunicar aos chefes hierárquicos. Outro aspecto, nessa direção, foi a proposta de revisão do regulamento que normatizava as relações de trabalho da ferrovia apresentada pelos operários. Pelo visto, a hierarquia e a disciplina eram um dos cerne da greve deflagrada em outubro de 1909, conforme consta nas cláusulas 11, 15 e 20:

- 11- o chefe do tráfego além de ficar obrigado a tratar com urbanidade o pessoal, só transmitirá a este ordens em nome da diretoria, estabelecido o direito de recurso das suas deliberações próprias, quanto à disciplina dos serviços dos serventuários, para a diretoria da empresa, havendo recurso do ato desta para o fiscal da União.
- 15- fica estabelecido que, findo o expediente ordinário, os empregados poderão deixar as respectivas seções sem ordem superior, salvo o caso de prorrogação do mesmo expediente, mediante notificação prévia.
- 20- finalmente fica estabelecido que a companhia ficará obrigada a promover, dentro de breve tempo, a reforma do regulamento em vigor, organizando o pessoal, de acordo com as necessidades do serviço impedindo a sobrecarga, tudo sobre as bases decorrentes da greve em ação...²²⁴

Dentre as cláusulas previstas nesse acordo, impressiona a reivindicação de maior liberdade para deixar o local de trabalho. Nesse sentido, essas cláusulas, originalmente elaboradas pelos trabalhadores e reconhecidas como direitos, demonstravam que alguns operários desejaram

²²² “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco - a greve, atitude do pessoal - o acordo - notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 15/10/1909. APEB.

²²³ Em outros contextos, também vamos encontrar greves de ferroviários cujas motivações mais gritantes estão relacionadas às relações de trabalho. Por exemplo, a greve de 1906 na Companhia Paulista, em São Paulo, teve como principal causa, além das condições de trabalho, as relações entre empregados inferiores e o chefe da estrada de ferro. Conferir: LEME, D. M.de C. Op. cit.

²²⁴ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco - a greve, atitude do pessoal - o acordo - notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 15/10/1909. APEB.

distanciar-se dos códigos de subalternidades e das rígidas hierarquias tão comuns no universo de trabalho da Bahia no pós-abolição.²²⁵

É importante também destacar, que esse acordo, além de reconhecer direitos aos trabalhadores, como férias e auxílio em caso de doenças, contemplava, ainda, questões ligadas ao processo de trabalho ferroviário. Em outras palavras, esse documento exigia da empresa o compromisso de não demitir os operários não adaptados às novas tecnologias introduzidas dentro do universo de trabalho da estrada de ferro, a exemplo do *sistema morse*.²²⁶ Vejamos, nesse sentido, algumas das bases que seguem:

- 6- obriga-se a companhia a não exonerar telegrafista algum do seu serviço especial, pelo fato da instalação do sistema *Morse*.
- 7- o dito sistema só terá instalação depois que os atuais telegrafistas estiverem habilitados para o seu desempenho.
- 8- instalado o sistema *Morse*, os telegrafistas que se lhe não afeiçoarem serão aproveitados em outro serviço da companhia, na conformidade de seus vencimentos e categorias.
- 12- a companhia garantirá aos empregados o direito a férias por meio de revezamento que não prejudique o serviço.
- 13- o tempo de férias será de 15 dias.
- 14- os empregados que fizerem o serviço noturno, só ficam sujeitos a ponto de 9 h a 10 do dia seguinte.
- 18- os maquinistas, foguistas e limpadores, de nenhum modo, praticarão os serviços dobrados.²²⁷

Finalmente, os operários ainda buscaram garantir, junto à empresa, o direito de receber os vencimentos correspondentes ao período de duração da mobilização grevista. O que para os trabalhadores representavam conquistas, para os empregadores, certamente, simbolizava imposições de grevistas.²²⁸ Visto de outro modo, esse acordo representou para a diretoria da

²²⁵ Algumas reflexões sobre as relações de subalternidade no universo de trabalho na Bahia, conferir: SANCHES, Maria Aparecida de Prazeres. Op. cit.

²²⁶ O sistema morse foi um conjunto de códigos desenvolvido em 1835, por Samuel Morse e Alfred Vail. Esse sistema possibilitava, através dos telégrafos, o envio de mensagens a longas distâncias. Consultar essas informações no site: http://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_Morse

²²⁷ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco - a greve, atitude do pessoal - o acordo - notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 15/10/1909. APEB.

²²⁸ O direito pode ser apontado como um campo indeterminado de disputas e interesses entre trabalhadores e patrões. Nesse caso, os trabalhadores, através de suas reivindicações e lutas, também atuaram politicamente para firmar direitos e consolidar conquistas, fossem usando ou burlando as disposições legais. Para um percurso dessa discussão, consultar: LARA, S. H; J. M. N. Mendonça. Apresentação. In: LARA, S. H; J. M. N. Mendonça. (Orgs.) *Direitos e Justiça no Brasil*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006; alguns estudos sobre a questão do direito na visão dos trabalhadores encontram-se em: Fortes, Alexandre, SILVA, Fernando Teixeira et al (Orgs.). *Na Luta por Direitos. Estudos Recentes em História Social do Trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999. v. 1, 210 p.

CVGBa o enfraquecimento de sua autoridade e, em contrapartida, o fortalecimento da capacidade de resistência e negociação dos trabalhadores.

Apesar do acordo firmado e dos esforços empreendidos para o restabelecimento do tráfego, a greve ainda estava longe do fim. O jornal *Diário de Notícias* informou que, depois de finalizadas as negociações e assinados os respectivos acordos, os operários das oficinas de Aramari, distrito de Alagoinhas, emitiram telegramas para a comissão central de grevistas, em Salvador, exigindo a inclusão de mais dois pontos nas cláusulas do contrato, entre eles a prestação de contas e a transferência do dinheiro da Associação Geral de Auxílio Mútuo dos Empregados.

A greve e a Associação Geral de Auxílios Mútuos

A inclusão de novas reivindicações à pauta de greve, apresentadas pelos trabalhadores de Aramari à comissão central de Salvador, adiou por alguns momentos a suspensão do movimento grevista. Diante disso, a diretoria da CVGBa, em carta endereçada aos representantes do comércio e ao público em 15 de outubro, eximiu-se da responsabilidade pelo não restabelecimento do tráfego, atribuindo-a aos operários.²²⁹

Em se tratando de uma greve que envolvia um vasto contingente de trabalhadores, não é de se estranhar que reivindicações pontuais, oriundas de espaços de trabalho ferroviário específicos, ganhassem expressão naquela fase de negociação. Nesse caso, os conflitos entre os grevistas e os patrões expuseram as fissuras no interior da Associação Geral de Auxílios Mútuos (AGAM). Tal perspectiva pode ser vista na petição que os operários de Aramari encaminharam à comissão de negociação de Salvador:

autorizamos pedir [à] comissão central dos grevistas para incluir cláusula [de] paz [com a] diretoria providenciar para diretoria [da] “Associação Geral Auxílio [de] Mútuo” desta estrada, representada na pessoa do senhor Manoel Mauricio de Cardoso, ..., e bem assim os demais membros da referida diretoria da Associação, *sem prestar conta e nem deixar relatório que satisfizesse sua responsabilidade*, junto à corporação social.

Aproveita o operariado a oportunidade para delegar poderes da maioria dos associados em protesto, dar poderes à comissão central dos grevistas para por meio da diretoria da estrada intima-lo no presente pacto a entrar com... brevidade, e ser

²²⁹ A diretoria afirmou, ainda, que havia concordado com as exigências estabelecidas pelos empregados, relacionadas a férias, vencimentos, licença, horas extras, penalidades etc. Conferir: “A Companhia Viação Geral da Bahia ao comércio e ao público”. In: *Gazeta do Povo e A Bahia*, 15/10 e 16/10/1909, respectivamente.

entregue ao Exmo. Sr. Eng. Chefe da fiscalização das estradas de ferro da companhia Viação Geral da Bahia que fará o obséquio de recolher, como medida preventiva ao banco inglês....²³⁰ (grifos do autor)

Conforme demonstramos no segundo capítulo, a AGAM foi uma entidade mutualista, criada pelos trabalhadores ferroviários que residiam na região de Alagoinhas, especialmente, no distrito de Aramari. Naquela oportunidade, ressaltamos, ainda, que a diretoria da estrada de ferro, por meio de alguns de seus altos funcionários, sobretudo, Manoel Maurício de Cardoso, assumiu a administração daquela associação, mantendo-a sob seu controle, pelo menos até o ano de 1909. Neste ano, a organização administrativa da CVGBa em Salvador resultou na transferência de Cardoso e de parte da diretoria da AGAM para a capital, o que ocorreu “*sem prestar conta e nem deixar relatório que satisfizesse sua responsabilidade*”. Tal fato criara, de certa forma, uma situação de instabilidade nos domínios da associação mutual, aflorando tensões, enfraquecendo acordos e favorecendo, assim, uma nova correlação de forças em torno dessa entidade.

Os trabalhadores associados à AGAM, no íterim das negociações de greve, mobilizaram estratégias para conseguir dar êxito às suas reivindicações. É possível entrever, a partir da petição demonstrada, que esses operários eram conscientes de seu poder representativo e de sua capacidade de intervenção, ao “*delegar poderes a comissão central de grevistas*” a fim de exigir que Manoel M. Cardoso apresentasse um relatório imediato e a prestação de contas da AGAM, exigências consideradas imprescindíveis para o término da greve. Durante as negociações para a suspensão do movimento grevista, esses operários contestaram o alto funcionário da Companhia e representante direto da ordem patronal dentro da AGAM, determinando, inclusive, que Cardoso devolvesse todo o dinheiro dessa associação que estava sob sua administração.

Os diferentes interesses entre patrões e empregados a respeito do controle e da administração da AGAM estiveram, novamente, no campo minado das tensões, traduzindo-se, dessa forma, como uma feição dos conflitos de classe.

Após vários impasses no decorrer das negociações, no dia 15 de outubro essa questão foi resolvida²³¹, fazendo com que todos acreditassem no fim definitivo da greve e da paralisação dos transportes. Naquele cenário, entusiasmados pela assinatura do acordo, a comissão de grevistas

²³⁰ “Greve”. In: *A Bahia*, 16/10/1909. APEB.

²³¹ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco - a greve, solução – pormenores”. In: *Diário de Notícias*. 20/10/1909. APEB.

da Estação da Calçada enviou vários telegramas informando sobre o término da greve para a Estação de Periperi e para os núcleos de Alagoinhas, Aramari e Pojuca. Nestes comunicados, a comissão agradecia ao povo, aos operários, ao comércio do interior e à participação de algumas personagens, como o padre Alfredo Araújo na resolução da questão.

Por conseguinte, membros da comissão central de negociação, entre eles os grevistas Pedro de Alcântara e Antonio Vitorino, em festa, percorreram a estação da Calçada e dirigiram-se para estação de Periperi com o intuito de comunicar sobre os acordos, sendo recebidos com alegria, vivas e exaltação pelos operários. Depois de retornarem para Calçada, partiram em direção aos núcleos operários e comissões locais das cidades do interior para anunciar o fim da greve e orientar a volta ao trabalho. Novamente, foi o olhar atento do jornalista que, entre os grevistas, focalizou imagens dessa festividade no universo de trabalho:

Tendo o trem partido de Periperi depois de 9 horas da noite chegou a Calçada as 10 horas e 10 minutos, vindo o trem repleto de operários que entraram na Estação da Calçada dando vivas ao povo independente, *ao operariado livre, à liberdade*, ao seu advogado, a comissão dos grevistas, ao coronel e a este diário. Estes vivas eram correspondidos com delírio pelos que se achavam na gare da estação.²³² (grifos do autor)

Embora as comemorações dos ferroviários de outras cidades do estado não tenham aparecido na notícia acima, como poderemos constatar, os acontecimentos que resultaram na indefinição daquela greve viriam do principal centro ferroviário do interior. A construção desse cenário remete-nos ao grau de autonomia, de força política e de representação da cidade interiorana de Alagoinhas no conjunto das outras forças que sustentavam aquele movimento grevista.

E, apesar do furor comemorativo, a greve continuava...

Embarcados nas locomotivas, a comitiva de grevistas, juntamente com jornalistas e outras autoridades, partiu da estação de Calçada com a missão de informar às várias estações e cidades ferroviárias sobre o término da greve e a confirmação dos acordos, sendo recebida com aplausos e simpatias pelos lugares por onde passavam. Entretanto, a situação tomou outros rumos na região de Alagoinhas, quando a população, apoiada certamente por alguns operários, ocupou

²³² “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco - a greve, solução – pormenores”. In: *Diário de Notícias*. 20/10/1909. APEB.

as estações, aprisionou a locomotiva da comissão da capital, decidindo pela manutenção da greve na estrada de ferro.²³³

Parece que, naquele momento, as fronteiras e fissuras, muitas vezes tênues, externaram-se entre os grevistas da capital e a população de Alagoinhas, no interior de um movimento, onde as ações e interesses de trabalhadores e populares, não raras vezes, confundiam-se. O fato é que grevistas e populares de Alagoinhas, constatando a não inclusão de reivindicações específicas nos acordos firmados entre a diretoria da estrada de ferro e a comissão central de Salvador, reagiram daquela forma. Algumas questões se sobressaem desse fato, como saber que se tratava de um movimento popular e independente, que representava a cidade e os operários. Cabe ainda refletir sobre os tipos de relações e alianças estabelecidas entre os grevistas da capital e os grevistas das cidades ferroviárias como Alagoinhas e Pojuca.

Trabalho e tarifas: a greve de outubro e as ações populares

A decisão pelo não restabelecimento do tráfego ferroviário por parte dos populares e comerciantes nas cidades de Alagoinhas e Pojuca, mesmo após o acordo firmado entre a comissão central de grevistas e a diretoria da CVGBa em Salvador, revela uma outra dimensão do conflito, até então pouco explorada.

O movimento grevista de outubro expôs para a sociedade não apenas os problemas relacionados estritamente ao mundo do trabalho, como baixos vencimentos, férias, punições de trabalhadores etc. No decorrer das negociações com a CVGBa, ganhou força uma outra face do conflito que dizia respeito à qualidade dos serviços ferroviários, ao valor das tarifas sobre o frete de mercadorias e à legitimidade da administração das estradas federais baianas. Esse conjunto de questões compôs o caótico processo de negociação entre a CVGBa, a população, o comércio e os trabalhadores ferroviários.

Não fazia muito tempo, um articulista do jornal *Diário da Bahia* havia escrito uma matéria denunciando a qualidade dos serviços ferroviários prestados pela ferrovia que ligava Salvador ao interior do estado. Nessa notícia, o referido autor criticava a atual administração da

²³³ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco - a greve, solução – pormenores”. In: *Diário de Notícias*. 20/10/1909. APEB. Para informações complementares a respeito, consultar: *Gazeta do Povo*. 16/10/1909. BPEB.

estrada de ferro, nesse caso a CVGBa, pelo agravamento dos atrasos, o que causava grandes transtornos à população. Escrevia ele:

Na administração anterior se as coisas não corriam irrepreensivelmente, em todo caso eram menos repetidos os ataques aos horários... A nossa questão é esta: como órgão de defesa dos interesses populares, queremos que os responsáveis pelos serviços de viação dêem ao público, que lhes paga fartamente a compreensão do provento que auferem, um serviço regular, nas linhas das obrigações formadas. Como está, o serviço da S. Francisco não pode continuar.²³⁴

Além das constantes queixas contra os serviços de transporte ferroviário, acumulavam-se contra a CVGBa outras reclamações, provenientes de populares e comerciantes da capital e do interior da Bahia, em relação a sua política tarifária. A Associação Comercial da Bahia (ACB), órgão representativo dos produtores e comerciantes do estado, constituiu-se um fórum de suma importância, tanto no que se refere a discussão e apresentação de queixas em relação aos valores das tarifas da estrada de ferro, quanto nas gestões junto às autoridades do governo para a resolução da greve. Em algumas sessões ordinárias na ACB, flagramos o assunto das tarifas ferroviárias se sobressair na pauta de preocupações da mesa diretora dessa instituição.²³⁵ Em oito de junho de 1909, a diretoria da ACB, conforme a ata da reunião abaixo, tratou desse problema:

Tarifas de estrada de ferro

A propósito do telegrama recebido [do] Ministro da Indústria e Viação, sobre [as] tarifas de estrada de ferro, pedindo para esta *Associação* informar sobre [o] *acréscimo das mesmas de que se queixa o comércio*, na vigência do novo contrato, resolveu se responder agradecendo solicitude... e declarar que oportunamente seriam levadas ao seu conhecimento as reclamações dos interessados o que se comunicaria pela imprensa afim de trazerem aos mesmos interessados ao conhecimento desta diretoria para poder providenciar.²³⁶

Seguindo as indicações das fontes, é razoável afirmar que, durante o ano de 1909, a ACB, a partir das reclamações em relação às tarifas encaminhadas à sua diretoria, atuou no sentido de interferir junto às autoridades políticas sobre essa questão.

Nesse sentido, é importante sublinhar que os altos preços sobre o transporte de mercadorias e a má qualidade dos serviços ferroviários não se constituíram em questões pontuais para aqueles que se serviam da estrada de ferro. A regularidade de reclamações indica que, mais

²³⁴ “Serviço ferroviário-ainda atraso”. In: *Diário da Bahia*. 02/10/1909. BPEB.

²³⁵ Atas da: quarta sessão ordinária da diretoria da ACB, 03/1909; quarta sessão ordinária da diretoria da ACB. 20/03/1909; décima quarta sessão ordinária da ACB, 06/07/1909; décima oitava sessão ordinária da diretoria da ACB, 10/08/1909; vigésima sessão da diretoria da ACB, 28/09/1909. ACB.

²³⁶ Ata da décima segunda sessão ordinária da diretoria da ACB. 08/06/1909. ACB.

do que circunstanciais, os problemas com a administração da ferrovia eram reconhecidamente antigos.

Assim, o canal de negociação aberto pelos trabalhadores com a diretoria da empresa ferroviária, durante a greve de outubro, foi reivindicado por forças sociais não contempladas em seus interesses. Em outras palavras, as populações e os comerciantes das regiões marginais da estrada de ferro, cujos interesses não foram considerados, antes solidários às mobilizações operárias, agora exigiam a inclusão de pautas específicas que abrangessem as suas demandas. É sob esse prisma que entenderemos os acontecimentos que seguiram à assinatura do primeiro acordo entre trabalhadores e empresa ferroviária e a continuidade da suspensão do tráfego.

Desse modo, as cidades de Catu, Pojuca e Alagoinhas, sobretudo a última, constituíram-se em verdadeiros centros das ações populares que levaram à manutenção da greve. Alguns órgãos da imprensa noticiaram, com certo pesar, o não restabelecimento do transporte ferroviário no dia 15 de outubro, responsabilizando, em parte, a CVGBa e o alto valor das tarifas por ela fixadas,²³⁷ como depreende-se dessa nota: “Ao movimento grevista que ocasionou a suspensão do tráfego, sucedeu o protesto veemente das populações que margeiam a estrada, exigindo a redução das tarifas, realmente sobremodo elevadas.”²³⁸

Segundo a imprensa, o advogado dos grevistas, Carlos Ribeiro, diante desta complexa situação, considerou que grevistas, comércio e povo de Alagoinhas estavam identificados numa luta comum contra a CVGBa e que suas reivindicações não se excluíam, mas que possuíam diferenças em suas motivações.

De fato, enquanto as reclamações dos trabalhadores se referiam diretamente às questões do mundo do trabalho, a principal solicitação do movimento que adiou o restabelecimento do serviço ferroviário questionava os altos preços tarifários.

Os membros da comissão central de grevistas, que juntamente com advogados e autoridades policiais se deslocaram da capital para a cidade de Alagoinhas a fim de anunciar as bases do acordo firmado no dia 14 de outubro, não puderam voltar para Salvador. No dia 15 do mês corrente, após a realização de conferências com representantes do comércio e com o padre Alfredo, dentre outros, o trem que conduziu o grupo de Salvador para aquela cidade foi impedido

²³⁷ “Crises e greves”. In: *Gazeta do Povo*. 18/10/1909. BEPB.

²³⁸ “A greve na Estrada de Ferro”. In: *Gazeta do Povo*. 18/10/1909. BPEB.

de retornar para seu local de origem, ao que consta, devido à sabotagem e retirada de peças da locomotiva. Essa situação foi seguida de momentos de grande tensão.²³⁹

Segundo o jornalista do *Diário de Notícias*, o povo expressava sua indignação com as seguintes expressões: “este trem ficará preso em Alagoinhas até que vençamos também”, “Abaixo! Morram os traidores! Viva o povo livre e independente! Abaixo! Morra Argolo! Morra Alencar Lima! Abaixo a diretoria!”²⁴⁰

O quadro que se apresentava naquele contexto era complexo. Até o governador da Bahia, Araújo Pinho, em telegrama ao ministro da Viação, discorreu sobre os acontecimentos que o fez acreditar no fim da greve e a sua seguida decepção, pois “populações servidas pela Estrada e que haviam confraternizado [com os] grevistas [estavam] obstando [o] tráfego, exigindo entre outras medidas revisão de tarifas contra as quais há muito reclamam por excessivas”. Em outra correspondência, Araújo Pinho, ciente da importância política do sacerdote Alfredo Araújo na região de Alagoinhas e de sua ativa participação naquele conflito, rogou que o referido padre utilizasse sua influência para findar aquela situação.²⁴¹

A certeza de Araújo Pinho da influência política que o padre Alfredo tinha para acabar com os acontecimentos em curso na cidade de Alagoinhas, contrastava com a disposição do religioso em continuar o protesto pela redução das tarifas, pela melhoria no serviço de transporte de cargas e contra a demissão de um empregado da ferrovia.²⁴²

O desfecho daquela greve somente ocorreu no dia 16 de outubro, na cidade de Pojuca, quando representantes de cidades do interior e membros da CVGBa assinaram um acordo contemplando a questão das tarifas e passagens, de modo que “voltassem a vigorar... com o abatimento de 10% executadas as que se referem a passagens e cereais”.²⁴³ Essa informação é passível de confirmação em documentos da ACB.²⁴⁴ Por fim, a companhia ainda se comprometeu a “reconsiderar as demissões dadas aos velhos ferroviários, sem justificação”.²⁴⁵ Depois desses sucessivos acordos, que envolveram trabalhadores, empresa, populares e comerciantes, o

²³⁹ “A greve na Estrada de Ferro”. In: *Gazeta do Povo*. 18/10/1909. BPEB.

²⁴⁰ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco - a greve, solução – pormenores”. In: *Diário de Notícias*. 20/10/1909. APEB.

²⁴¹ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco - Telegrama”. In: *A Bahia*. 17/10/1909. APEB.

²⁴² “A greve na Estrada de Ferro - o protesto do povo”. In: *Gazeta do Povo*, 18/10. BPEB.

²⁴³ “Estrada de Ferro Bahia ao Francisco”. In: *A Bahia*. 19/10/1909. APEB.

²⁴⁴ Ata da vigésima nona sessão ordinária da diretoria da ACB. 19/10/1909. ACB.

²⁴⁵ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco - a greve, solução – pormenores”. In: *Diário de Notícias*. 20/10/1909. APEB.

presidente da República enviou um retórico telegrama, saudando o povo, o direito garantido e a democracia.²⁴⁶

Tudo indicava que se havia chegado à resolução dos conflitos com a CVGBa. Mas, com o passar do tempo, percebeu-se que aquelas tensões estavam longe do fim e, que mais do que nunca, as crises no universo de trabalho ferroviário ainda permaneceriam na Bahia.

De batina no corpo e de bíblia na mão: o padre Alfredo e as greves de 1909

Uma das personagens de maior destaque, durante a greve dos empregados da estrada de ferro de outubro e nos episódios que envolveram populares e setores do comércio do interior da Bahia, foi o padre José Alfredo Araújo que, de batina no corpo e bíblia na mão, participou dos protestos e reivindicações contra a diretoria da CVGBa. Sua atuação na greve de trabalhadores e sua influência em movimentos sociais, remete-nos à reconstituição de alguns traços importantes de sua biografia.

Padre Alfredo de Araújo, como conhecido, era “branco” e nascido nos idos de 12 de janeiro de 1880, no seio de uma respeitada família da cidade de Serrinha, sendo, entretanto, batizado em 30 de maio desse mesmo ano na freguesia de Nossa Senhora da Vitória, em Salvador. Irmão de outro padre, Alfredo Araújo era filho do comerciante e coronel José Joaquim de Araújo e de D. Carolina Carneiro de Araújo.²⁴⁷

As informações obtidas a partir da análise dos registros iconográficos permitem-nos refutar alguns documentos oficiais e eclesiásticos que o identificaram como branco. As imagens consultadas sugerem, diferente do discurso oficial, uma ascendência negra e/ou mestiça do padre Alfredo Araújo. Entretanto, tal fato não nos pareceu exclusivo na história do clérigo. É bem verdade que, na Bahia, a estratégia de “embranquecer-se” e ou mesmo afastar-se do atributo da cor de matriz negra foi uma prática corrente e um mecanismo de ascensão social mobilizado por diversos indivíduos. “‘Tirava-se’ a cor preta daqueles que ascendiam, pois a mesma estava associada aos grupos dominados, ao mundo dos negros”.²⁴⁸

²⁴⁶ “Estrada de Ferro Bahia ao Francisco”. In: *A Bahia*. 19/10/1909. APEB.

²⁴⁷ *Genere*. 1901. 25 GE.22. CRD. Acervo da Cúria Diocesana/UCSAL.

²⁴⁸ BACELAR, Jéferson. *Etnicidade. Ser negro em Salvador*. Salvador: Ianamá; Programa de Estudos do Negro na Bahia (PENBA), 1989, p. 79. Algumas informações preliminares sobre as estratégias de “embranquecimento”, a identidade étnica e a relação com a experiência da escravidão podem ser consultadas nessa obra.

Segundo indicações das fontes, Alfredo Araújo aproximou-se do campo eclesiástico ainda na adolescência, realizando seus primeiros estudos de teologia no Seminário de Ciências Eclesiásticas da Arquidiocese de Salvador, entre o final do século XIX e início do século XX. Contudo, os anos iniciais do século XX foram decisivos para a vida eclesiástica daquele religioso, haja vista ser esse o momento em que sua carreira se projetou dentro da hierarquia da Igreja Católica, obtendo diferentes ordenações.

Em 16 de março de 1901, o processo de *Vita et Moribus* instaurado para avaliar a vida moral e religiosa do seminarista, como etapa necessária à sua ordenação, constatou não haver qualquer tipo de “impedimento canônico e nem crime algum,... e que se... [achava o mesmo] legalmente habilitado... para ordenar-se”.²⁴⁹ A partir de então, foi possível verificar, em ofícios e petições enviados à Arquidiocese de Salvador, o percurso da carreira do seminarista Alfredo Araújo nos domínios do catolicismo. Seu percurso eclesiástico, além dos estudos teológicos, incluiu o recebimento da ordem de menores (1900), subdiaconato (por volta de 1901), diaconato (1902) e a requisição da ordem de presbiterado em 1902, conforme indicamos abaixo:

Exmo. Revma.

Como pede. Bahia, 10 de julho de 1902.

O seminarista José Alfredo de Araújo, ordenado diácono em vinte de e quatro de junho do ano corrente e desejando na próxima ordenação, a realizar-se em treze deste mês julho, ser promovido à Ordem do Presbiterado, vem pedir pensa-lo do interstício exigido pelos cânones, não tendo além disto o suplicante exercido a sua ordem... pede deferimento.

E. R. M.

Seminário Arquiepiscopal da Bahia, 09 de julho de 1902.

José Alfredo de Araújo.²⁵⁰

Consta ainda no processo que avaliou o seu patrimônio, que Alfredo Araújo doou todos os seus bens pessoais para uma instituição. Tais informações enriquecem a nossa compreensão sobre a atuação do religioso na sociedade, na política, na cultura e nos movimentos sociais da Bahia.

Alguns indícios apontam que Alfredo de Araújo foi ordenado a padre em 13 de julho de 1902. Segundo a nota publicada no dia 16 de julho de 1906, no jornal *Correio de Alagoinhas*, o referido sacerdote era homenageado pelo *terceiro* aniversário de ordenação.²⁵¹ A partir de outras informações dispersas em jornais, é possível inferir que umas das primeiras freguesias, senão a

²⁴⁹ *Vita et Moribus*. 92-M07. CRD. Acervo da Cúria Diocesana/UCSAL.

²⁵⁰ *Patrimônio*. José Alfredo Araújo. 68-PA. 22. Acervo da Cúria Diocesana/UCSAL.

²⁵¹ “Padre J. Alfredo de Araújo”. In: *Correio de Alagoinhas*, 16/07/1905. FIGAM.

primeira, para o exercício de seu sacerdócio foi a da cidade de Alagoinhas. Nessa perspectiva, acompanhemos o que nos diz a notícia publicada no jornal desse município:

No dia 12 do corrente venceu mais um marco de sua existência,..., o revmo. Padre Alfredo de Araújo, digno vigário desta *freguesia*.

Devotado inteiramente à causa da religião, da qual é verdadeiro apóstolo, o distinto sacerdote tem prestado relevantes serviços a Igreja de *Alagoinhas*...desempenhando, ..., as árduas funções de seu ministério...

Ativo e talentoso, *o padre Alfredo emprega também as horas que lhe sobram do exercício de sua nobre missão, em impulsionar e dirigir sociedades locais*, interessando pelo seu progresso e desenvolvimento...

Cultor das letras, *sobra-lhe ainda o tempo para se dedicar à imprensa*, pugnando pelas causas do bem, que tanto falam a sua alma desinteressada e altruística.²⁵² (grifos do autor)

Essa notícia não deixou de sublinhar a atuação do sacerdote fora do limites da Igreja Católica. De fato, essa informação é procedente. Em Alagoinhas, o padre Alfredo, além de exercer a missão do sacerdócio, atuou em associações recreativas e órgãos da imprensa, projetando-se como liderança religiosa e homem de grande influência na região.

O referido padre, mesmo ministrando seus sermões sagrados, integrou o corpo de redatores do jornal *Correio de Alagoinhas*, até pelo menos o ano de 1909.²⁵³ Ademais, foi um ativo integrante da Sociedade Filarmônica Alagoinhense, ocupando cargos diretivos.²⁵⁴

**Figura IX - Redação do Jornal *Correio de Alagoinhas*-
(ao centro Padre Alfredo Araújo)**



Fonte: Revista do Brasil. 09/11/1909. BPEB.

Detentor de apreciável oratória, o vigário Alfredo de Araújo demonstrou ser também um homem bastante preocupado com as questões seculares do seu tempo, como as aflições

²⁵² “Padre Alfredo Araújo”. In: *Correio de Alagoinhas*, 14/01/1906. FIGAM. Conferir também a figura IX.

²⁵³ “Padre J. Alfredo de Araújo”. In: *Correio de Alagoinhas*, 16/07/1905. FIGAM.

²⁵⁴ “Sociedade Ph. E. Alagoinhense”, “Filarmônica Euterpe”, “Euterpe Alagoinhense”. In: *Correio de Alagoinhas*, respectivamente, 11/02 e 07/01/1906 e 10/12/1905. FIGAM.

econômicas de seus fiéis. Não é demais lembrar de sua participação nas mobilizações grevistas de 1909 e no conjunto de ações populares que coordenou contra os administradores da CVGBa. Esse padre, talvez não pretendesse, mas se tornou uma das maiores expressões da greve dos trabalhadores ferroviários e dos movimentos populares da região de Alagoinhas.



Figura X: Padre Alfredo Araújo e as greves ferroviárias na Bahia

Já viram?... É o celebrizado Padre Alfredo, que emparedou a via férrea... de Bahia à Alagoinhas, trazendo, por muitos dias, a muita gente boa, de canto chorado.

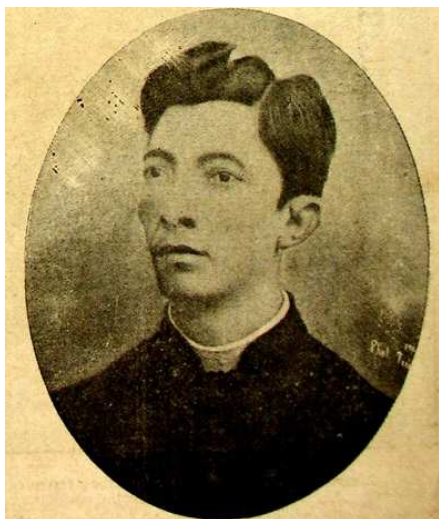
Olhem bem!! Olhem a cara dele...

Fonte: Revista do Brasil. 15/11/1910. BPEB.

A tinta implacável de suas críticas aos diretores da CVGBa ajudou a instaurar uma instabilidade administrativa nos negócios ferroviários no estado da Bahia. Não foram gratuitos os boatos de que coronéis planejavam atentar contra a vida do “barulhento” sacerdote, ou na

expressão de alguns, “satanás”²⁵⁵ padre Alfredo de Araújo. A atuação do religioso “grevista” se fez marcante em todos os conflitos que envolveram essa estrada de ferro, desde os primeiros enfrentamentos que tiveram início no mês de outubro.

Figura XI: “O herói da greve”



Cônego Alfredo Araújo, vigário de Alagoinhas, distinto e estimado sacerdote, figura saliente no apaziguamento dos ânimos.

Fonte: Revista do Brasil. 1909. BPEB.

Embora a análise da biografia do padre Alfredo confirme a sua singular participação naqueles movimentos sociais baianos de 1909, ressaltamos que a trajetória pessoal do eclesiástico está inserida dentro de um contexto histórico mais amplo. Em termos gerais, essas ações refletiam uma tentativa de aproximação da Igreja Católica ou de setores específicos desta com as questões sociais e seculares no Brasil. E nesse sentido, a classe operária e os conflitos sociais estiveram presente na ordem do dia de alguns membros do catolicismo.²⁵⁶

²⁵⁵ Esta informação está disponível em: BAHIA. Assembléia Legislativa. Superintendente de Apoio Parlamentar. Divisão de Pesquisa. *A Bahia de todos os fatos. Cenas da vida republicana (1889-1991)*. Salvador: Assembléia Legislativa, 1996.

²⁵⁶ A relação entre Igreja Católica, ações de eclesiásticos e o operariado no Brasil pode ser encontrada em: PASSOS, Mauro. *A classe trabalhadora em Minas Gerais e a Igreja Católica. A ponta de uma memória (1900-1930)*. São Paulo: Ed. Loyola, 1991, p. 30-32; SOUZA, George Evergton Sales. *Entre o religioso e o político: uma história do Círculo Operário na Bahia*. 1996. Dissertação (Mestrado em História) - FFCH-UFBA, 1996, pp. 15-23. A participação do clero em questões da política e da vida secular também foi abordada em: LUSTOSA, Oscar F. *Política e Igreja: o partido católico no Brasil, mito ou realidade?* São Paulo: Ed. Paulinas, 1982.

2. “Uma greve de solidariedade”

No dia 3 de novembro, um cidadão de pseudônimo *Um Bahiano* escreveu um interessante artigo na imprensa. O texto desse articulista dedicou algumas de suas linhas a uma análise da entrevista concedida ao *Jornal de Notícias* por Alencar Lima, membro da diretoria da CVGBa. Nesse artigo, questionou intensamente as declarações de Alencar quanto à validade e natureza dos acordos firmados na greve de outubro entre os trabalhadores ferroviários e os outros membros da diretoria, Teive e Argollo e José Reis. O anônimo articulista criticou-o com tamanha severidade, chamando-o de indiferente ao progresso da Bahia e “contra os operários responsáveis pelas greves de outubro, únicas talvez na história dos movimentos de protesto do operariado”.²⁵⁷

Não precisou ser um visionário aquele “Baiano”, para perceber que residia, nas declarações de um dos arrendatários da *Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco* e da *Central da Bahia*, a intenção de anular os acordos realizados durante o movimento dos trabalhadores no mês de outubro. Em entrevista, Alencar Lima mostrou certo descontentamento com as bases do contrato, insinuando, inclusive, a sua ilegitimidade legal e jurídica.²⁵⁸ Isso demonstrava, no fundo, a intenção desse empresário em inviabilizar as conquistas dos grevistas, criando um campo aberto para a manutenção das condições de exploração dos trabalhadores. Era a continuação de um longo e árduo processo de negociação e resistência para os ferroviários.

A entrevista de Alencar Lima revela vários pontos importantes que se externaram durante a greve. Além de considerar que o acordo de outubro era “nulo de pleno direito e não obriga a companhia por várias razões”, afirma que as cláusulas beneficiavam somente os chamados empregados superiores da estação da Calçada, o que demonstrava que aquele movimento não tinha partido do grande operariado. Contesta, ainda, a questão dos salários e acusa o chefe de fiscalização das estradas de ferro de colaborar com os grevistas, o que fazia parte de um plano para suspender o arrendamento daquela ferrovia. A defesa do regulamento e a disciplina no trabalho ferroviário são outras questões que se sobressaem nas considerações desse empresário, como se pode ver abaixo:

Sobre a questão da disciplina interna é para todos melhor um bom regulamento de serviço, em que sejam previstos os casos de demissão e os de multas e penalidades e até de prêmios para todo o pessoal, garantindo não somente o emprego de título, mas

²⁵⁷ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco, o Sr. Alencar Lima e as greves de outubro”. In: *Diário de Notícias*. 03/11/1909. APEB.

²⁵⁸ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco- (entrevista- Alencar Lima)”. In: *Gazeta do Povo*. 03/11/1909. BPEB.

também o operário e trabalhadores, todos subordinados por deveres claramente indicados, cujas infrações determinariam então a aplicação de penas correspondentes...²⁵⁹

Na tarde do dia 2 de novembro, possivelmente o mesmo dia em que o colunista Bahiano escreveu seu artigo sobre essa entrevista, os empregados da estação da Calçada, em Salvador, receberam boatos de que a empresa pretendia pagar aos seus funcionários a partir de duas listas, uma contendo os antigos salários e outra com recentes acréscimos advindos dos acordos de outubro. Num misto de desconfiança, insatisfação e surpresa, os ferroviários reuniram-se e procuraram seu advogado, Carlos Ribeiro, para juntos pedir explicações à diretoria da CVGBa, que classificou essa questão de um simples trâmite formal.

Os trabalhadores, já cientes da entrevista e indisposições de Alencar quanto às negociações, entenderam que se tratava de uma estratégia para anular os acordos e, em comissões operárias, circularam pela cidade tratando da questão com diversas autoridades e, por fim, comunicaram à imprensa para que o problema se tornasse público, além de outras iniciativas preventivas.²⁶⁰ Pelo visto, eles estavam dispostos a lutar para garantir os seus direitos, pautados em suas reivindicações e legalmente aceitos pela administração da estrada de ferro. Parece que nem mesmo a diretoria tinha dúvida em relação a isso.

Aos poucos, o que era dúvida e imprecisão transformava-se, em diminuto tempo, em certeza. Foi nessa perspectiva que, após as explicações prestadas ao advogado e aos empregados, membros da diretoria deslocaram-se de seu escritório na Estação da Calçada, em frente ao prédio da Associação Comercial, para uma reunião com o governador Araújo Pinho, que naquele mesmo dia tomou medidas urgentes para garantir a “ordem” e guarnecer as estações e oficinas ferroviárias da ação dos operários. Pela madrugada, foram enviados, por mar, forças policiais da infantaria, sob o comando do delegado Liberato de Mattos, que tomaram as estações da Calçada e de Periperi, respectivamente, dois núcleos de ações grevistas, e também as estações telegráficas.²⁶¹

Segundo versão oficial, o governo procurou “guardar o edifício da estação da Calçada e as oficinas de Periperi por contingente da Força Pública, no intuito de evitar danos à propriedade

²⁵⁹ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco- (entrevista- Alencar Lima)”. In: *Gazeta do Povo*. 03/11/1909. BPEB.

²⁶⁰ Sobre a dualidade das listas de pagamento e a reação dos operários, consultar: “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco - Nova Greve- os pródromos”. In: *Diário de Notícias*. 03/11/1909. APEB; “Companhia Viação Geral da Bahia - novas reclamações”. In: *Gazeta do Povo*. 03/11/1909. BPEB.

²⁶¹ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco- Nova Greve- os pródromos”. In: *Diário de Notícias*. 03/11/1909.

da União e manter a ordem pública”.²⁶² A diretoria da companhia ferroviária contou com o apoio do governo para garantir a “manutenção da ordem”. Tal fato expressava o consenso do poder: arrendatários, governo do estado e forças de repressão a serviço da “normalidade” republicana na Bahia e na cidade comercial de Salvador. Eles não computaram que, para esse consenso, aflorariam outras redes de solidariedades e resistência a favor dos trabalhadores. É o que se verá a seguir...

“O joio separado do trigo”: demissões e solidariedades operárias

Na manhã do dia 3 de novembro, os empregados da Estação da Calçada, certamente inquietos com os fatos recentes, mas ainda assim confiantes na resolução do impasse das folhas de pagamento, assinaram *pontos* de presença, como faziam cotidianamente, e deslocaram-se para seus postos de trabalho. Nesse momento, foram surpreendidos pela presença das forças policiais, de “pessoas estranhas ao serviço” e pela notícia da suspensão e demissão de alguns de seus companheiros de trabalho. Os demitidos eram, na verdade, trabalhadores que participaram da comissão central dos grevistas em Salvador e que se destacaram nas greves de outubro.

A justificativa de tais atitudes veio de Miguel de Teive e Argollo, outro arrendatário da estrada de ferro. Teive e Argollo publicou uma carta ao público baiano relatando os últimos acontecimentos da greve de outubro e o cenário de indisciplina que se instalara entre os trabalhadores. Segundo esse engenheiro,

Julgando-se vencedores, começaram esses empregados a mal cumprir as suas obrigações, faltando aos deveres aos compromissos que haviam assumido chegando ao ponto de pretenderem impor normas à própria administração... não podendo continuar o estado de insubordinação em que se acha o pessoal da Calçada, vão ser dadas providências para que semelhantes atos não se reproduzam, sejam o joio separado do trigo.²⁶³

Com essa atitude, a diretoria esperava espantar de seus trens, oficinas e estações ferroviárias o espectro que julgava responsável pela organização dos levantes grevistas de outubro. A diretoria pretendia administrar o espaço de trabalho sem mais esses conflitos.

²⁶² *Mensagem* apresentada a Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1. sessão ordinária da 10. Legislatura pelo João Ferreira de A. Pinho. 1909. APEB.

²⁶³ “Companhia Viação Geral da Bahia - Ao Público”. In: *Gazeta do Povo*. 04/11/1909. BPEB.

Os trabalhadores, entretanto, num ato de solidariedade aos colegas demitidos e em protesto contra as ações da empresa, deflagraram outra greve. Não restam dúvidas de que o fator decisivo para aquela reação operária foi a demissão e suspensão de seus companheiros de trabalho. Nesse sentido, o boletim que se segue, distribuído pela comissão dos grevistas, é um indicativo:

No dia três de outubro, os empregados... e outros suspensos estavam nos seus postos, tinham assinado o ponto, quando receberam ordens de suspensão.

Só depois dessa medida foi fechado o barracão da Calçada, primeiro ato desse movimento.

O gênio irrequieto do Sr. Alencar, desde a véspera, 2, esteve em ação, com emprego de medidas policiais, tais como: remessa da força, a noite, para Periperi e cerco do edifício da Estação Central por piquetes policiais.

Na manhã do dia seguinte 3, já sob o prestígio policial, decretou sr. Alencar suspensões aludidas, convertidas, horas depois em demissões, provocando assim grandes reações calmas do momento....

Companheiro!! Povo!! [...]

Viva a solidariedade dos baianos - Comissão de grevistas.²⁶⁴ (grifos do autor)

Várias cidades, notadamente Alagoinhas e Pojuca, constituíram-se em expressivos centros de resistência, de concentração e articulação do operariado, como poderemos observar no telegrama abaixo:

Alagoinhas-Prolongamento. Dr. Argolo. Nossas cláusulas publicamente desfeitas. Não acreditamos [em] insubordinação do pessoal [da] Calçada, só, sim, em defesa dos nossos direitos que coagidos pela força capitularam. Daqui até Juazeiro *temos solidariedade sem discrepância*.

Não aceitamos [a] demissão [do] pessoal da Calçada, sob pena [de] paralisação do tráfego continuar. Contamos [com] apoio do comércio, povo em geral de Alagoinhas a Juazeiro e Timbó e pessoal de Aramari, aqui reunido ao nosso lado.

A nossa divisa será vencer ou morrer em defesa de nossos direitos - Pela comissão de empregados - Raimundo Souza.²⁶⁵ (grifos do autor)

Não foi raro encontrar nas variadas páginas da imprensa, daquele período, reproduções de telegramas, boletins e cartas de grevistas que anunciavam a união dos trabalhadores; convocando-os a permanecer articulados e a lutar face a um opositor comum: a diretoria da CVGBa, principalmente, Alencar Lima, como constatamos a seguir:

²⁶⁴ “Boletim dos grevistas: Comércio! Valentes Companheiros! Povo Bahiano!”. In: *Diário de Notícias*. 12/11/1909. Ver também referência sobre as motivações do movimento grevista em: *Diário de Notícias*. 03 e 4/11/1909. APEB.

²⁶⁵ “Estrada de Ferro Bahia ao Francisco – a greve, adesões, situação premente, demissões, reações”. In: *Diário de Notícias*. 04/11/1909. APEB.

Alagoinhas, 7- Comissão Central [da] Calçada. Alencar pediu [uma] conferência amanhã [para] acertar bases. Mande instruções. *Comissão [da] Calçada com quem permaneceremos solidários*. Comissão de grevistas
Pojuca, 6- comissão Central [da] Calçada - *Acaba de chegar contingente enorme Alagoinhas, plena solidariedade*. Saudações – Comissão grevistas”
Alagoinhas, 6- Comissão Central da Calçada - Firmes até o comprimento das cláusulas conhecidas, desrespeitadas [por] Alencar. *Mantemos paz, atacados repeliremos energicamente. Ânimos exaltados; nossa divisa, morrer ou vencer.... adesão geral...Comissão grevista.*²⁶⁶ (grifos do autor)

A manifestação dessas solidariedades operárias indica que, de alguma forma, muitos desses ferroviários se reconheceram em interesses, experiências, sentimentos, condições de trabalho e ações. O que se quer pontuar é que determinadas práticas associativas, estreitadas nas relações de trabalho e em experiências comuns cotidianas, envolveram e orientaram as ações operárias durante os conflitos grevistas de 1909, alicerçando a construção de identidades. Nessa mobilização grevista, as solidariedades operárias apontam para um reconhecimento comum entre aqueles trabalhadores.

O conflito social de 1909 demonstrou que aqueles operários construíram suas identidades, em termos de classe, a partir de práticas e de valores disponíveis em sua experiência. Assim, ressaltamos que, além de moldada nas relações de produção, o fenômeno da identidade - entendida aqui como dinâmica, diversa e plural - ou do processo de reconhecimento coletivo daqueles trabalhadores foi pautado por um conjunto amplo de experiências comuns que ultrapassavam os limites do espaço de trabalho. Essas experiências sociais abrangiam tanto as relações estreitadas no trabalho, quanto os momentos de lazer e sociabilidade.²⁶⁷

O exercício de solidariedades operárias foi marcante nos protestos ferroviários, sobretudo durante a segunda greve, quando a CVGBa dispensou muitos trabalhadores. Essas declarações de solidariedades entre os trabalhadores durante as greves não foram exclusivas dos ferroviários da Bahia. Estudos demonstram que trabalhadores, em outras greves ferroviárias, também contaram com uma extensa rede de solidariedade, tal como foi possível encontrar durante o movimento grevista de 1906 na estrada de ferro Paulista.²⁶⁸ No nosso caso específico,

²⁶⁶ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 08/11/1909. APEB.

²⁶⁷ Conforme já ressaltamos, a mediação dos fatores sócio-culturais na experiência de classe dos trabalhadores está melhor discutida em: THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Op. cit; THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Op. cit. Uma discussão interessante sobre o legado thompsonian para o estudo da classe trabalhadora está também em: MATTOS, Marcelo Badaró. “Classes e Lutas de Classes”. IN: *História: pensar e fazer*. RJ: UFF, 1998.

²⁶⁸ LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. Op. cit.

de fato, os trabalhadores procuraram demonstrar força e coesão, intensificando as declarações de apoio dos diversos núcleos de resistência.

Ainda era greve, quando Domingos Gusmão, empregado da estação da Calçada, foi preso por policiais devido à reprodução de todas as correspondências da empresa e pelo envio de um telegrama para os colegas de serviço, pedindo que os trabalhadores “*fizesse o mais possível pela solidariedade*”.²⁶⁹ A detenção de Gusmão aumentou a revolta dos trabalhadores que passaram a exigir a liberação do carteiro. Em outro caso, o jornal noticiou que um homem, conhecido por João Alexandre, forçado a exercer as suas atividades no barracão, “*abandonou o serviço, aliando aos seus companheiros*”.²⁷⁰ Finalmente, Glicério Paulino Alencar, agente da estação, respondendo às interpelações do juiz, disse não trabalhar “porque era solidário com os seus companheiros”.²⁷¹ Essas ações concorreram para evidenciar e fortalecer dimensões identitárias entre aqueles operários.

De maneira geral, localizamos algumas expressões operárias, em situações adversas, que sugerem algum tipo de filiação e a existência de laços que, certamente, faziam com que eles se sentissem irmanados, pelos menos, durante aquele cenário de tensões, como evidencia o conteúdo de um telegrama apresentado nesse texto: “Alagoinhas, 13- dezembro, 1909- Bahia. *Seguiremos [para] defender irmãos de Alagoinhas. Sangue chama vingança.* Grevistas Entre Rios, Lagoa Redonda”. (grifos do autor)

As manifestações de solidariedade não se restringiram aos empregados da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. As solidariedades vinham de vários lados e de diferentes lugares, inclusive de trabalhadores ferroviários pertencentes às outras estradas. Nesse caso, pode-se assinalar a “declaração de greve em solidariedade” aos empregados da Bahia ao São Francisco, prestada pelos operários da Estrada de Ferro Central, também pertencente ao governo federal e, igualmente, sob a administração da diretoria da CVGBa.²⁷²

Não é demais dizer que essas situações aproximaram-se de uma experiência classista, haja vista que, conforme Thompson, “a classe acontece quando alguns homens, como resultados de experiências comuns (herdadas ou compartilhadas) sentem e articulam a identidade de seus interesses entre e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos

²⁶⁹ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 06/11/1909. APEB; Consultar também: *Gazeta do Povo*. 05/11/1909.

²⁷⁰ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 10/11/1909. APEB.

²⁷¹ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco”. In: *Gazeta do Povo*. 12/11/1909. BPEB.

²⁷² *O Município*. 10/1909. MCS-UEFS.

seus”.²⁷³ Dessa maneira, sugerimos que identidades e reconhecimentos comuns, mediados pelas experiências compartilhadas, informaram as amplas redes de solidariedades entre aqueles ferroviários, envolvendo suas ações coletivas e se fazendo presente nas suas lutas.

Essa questão mostra-se decisiva quando lembramos que, pressionados pela diretoria para mudar a proposta salarial, originalmente discutida e acordada com os demais trabalhadores, a comissão operária de negociação, segundo registro do jornalista, reagiu contrariamente, dizendo: “*nesse momento já não nos pertencemos*”.²⁷⁴ Assim, é plausível considerar que essa expressão é portadora de importantes significados, apontando um sentimento de pertencimento comum entre aqueles operários.

Organização dos trabalhadores e as greves de novembro

Não restam dúvidas de que essas mobilizações ferroviárias, iniciadas em outubro e que tiveram curso em novembro, nada ou muito pouco têm de fenômeno social espontâneo, destituído de organização e/ou conduzido por trabalhadores inconscientes de seu poder de pressão ou desconhecedores de suas pautas e de seus interesses. Provavelmente, aquelas lutas não contaram com grande contingente de estrangeiros ou qualquer orientação política-ideológica muito definida, como o anarquismo, base importante nas manifestações do operariado urbano em regiões como São Paulo, a exemplo das greves dos ferroviários paulistas em 1906.²⁷⁵

Esses elementos, certamente, não tiveram expressão significativa na experiência das greves ferroviárias em 1909 na Bahia. Pelo contrário, ao que parece, trataram-se de ações coletivas que envolveram milhares de trabalhadores nacionais, ligados ao setor de serviços e, portanto, sem experiência industrial, organizados em diferentes cidades. Ademais, estavam dispostos em diversos núcleos de trabalho distribuídos pelo estado, com distintas categorias profissionais, de modo que eram portadores de uma multiplicidade de experiências sociais. Contudo, esses operários demonstraram estar engajados e “*unidos pelo mesmo sentimento*” para

²⁷³ THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária*. Op. cit.

²⁷⁴ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco - greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909.

²⁷⁵ LEME, Vera Pompeo. Op. cit.

lutar pelo que consideraram “direitos usurpados”.²⁷⁶ Tudo isso aponta para uma forte capacidade de associação e de mobilização operária.

Apesar dos desafios históricos de organização, esses trabalhadores não se mantiveram isolados uns dos outros, sem estabelecer, de alguma forma, comunicações ou mesmo trocar experiências de trabalho e estabelecer relações sociais. A partir de suas próprias culturas de trabalho, forjaram estratégias de resistências que singularizaram suas ações de luta e proporcionaram a construção e o fortalecimento do movimento grevista.

A estrada de ferro constituía o setor de serviços, onde o processo de trabalho ferroviário envolvia, por excelência, desde a execução de atividades manuais em oficinas de trabalho e barracões, com reparação de peças, dormentes ou montagens de locomotivas, até atividades ligadas ao tráfego de passageiros e de mercadorias em locomotivas. Nesse ofício, a atividade telegráfica era fundamental, pois permitia o contato com diferentes cidades, pessoas e com outros trabalhadores, favorecendo o intercâmbio de informações. É bem provável que os ferroviários transitassem pelas cidades e pelos núcleos operários, compartilhando experiências de trabalho, interagindo em espaços de sociabilidades e estreitando laços com os demais trabalhadores. Assim, compartilhavam condições de vida e trabalho, que envolviam desde os baixos salários até as labutas pela sobrevivência diária. Talvez por isso se queixassem das “remoções iníquas que os deslocava ‘do meio social de amigos’”, como vimos na greve de outubro.²⁷⁷

Essas experiências, certamente, cruzaram-se no processo de organização e sustentação da greve de 1909. Para organizar aquelas mobilizações, os trabalhadores ferroviários reuniram-se em assembléias para discutir e aprovar pautas de reivindicações, formando comissões de greve designadas à negociação e a promoção de estratégias de resistências. Em muitos casos, utilizaram as locomotivas para transportar operários além de, algumas vezes, ocuparem estações telegráficas, a fim de garantir a permanente rede de comunicação entre os núcleos de operários do interior com a comissão central de Salvador. Essas ações sinalizam, em parte, para a expressiva capacidade de resistência e a coesão dos ferroviários baianos durante ações grevistas, focando nas solidariedades operárias, como forma de fortalecer as lutas. Tal fator garantiu a suspensão do

²⁷⁶ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco - greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. APEB.

²⁷⁷ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco - greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. APEB.

tráfego em vários pontos da estrada de ferro durante as greves de outubro e, principalmente, de novembro.

No dia 3 de novembro, a partir da deflagração da greve, o tráfego foi inteiramente paralisado. Várias locomotivas que saíram da estação da Calçada com destino às cidades e zonas produtoras do interior foram aprisionadas pelos grevistas de Pojuca e de Alagoinhas, sendo utilizadas para a viabilização da própria dinâmica do movimento paredista. As locomotivas apreendidas pelos trabalhadores carregavam comboios operários que se reuniam para oferecer resistência em pontos específicos e transportavam vários produtos destinados a alimentação dos mesmos trabalhadores. Apesar das censuras telegráficas impostas nas estações da Calçada e Periperi, onde, desde a noite do dia dois, eram guarnecidas pelas forças policiais, muitos trabalhadores valeram-se das estações telegráficas do interior, que estavam em seu poder, para criar uma rede de comunicações e organizar ações coletivas entre os diversos núcleos ferroviários.

Intensificavam-se, a cada dia, as adesões ao movimento dos trabalhadores da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco durante a greve de novembro. Populações e comércio das várias zonas produtoras do interior, em permanente participação, atuaram junto com os operários na paralisação de trens, piquetes, aprisionamento de locomotivas e ocupação de estações ferroviárias.

Figura XII: “Greve na Viação da Bahia”



Araújo Pinho... (Aterrorizado!...) *Seu Alencar venha cá; você ainda é muito moço e pouca experiência, necessariamente, tem desta vida calamitosa! Vamos acabar com esta greve, eu lhe peço, lhe suplico, lhe imploro! Por N. Senhora das Candeias, por S. José de Itapororocas, por S. Chripim da Bóia, me atenda!*

Alencar Lima... *Mas, senhor dr. o que é, afinal, o sr. quer de mim...? Que quer que faça para terminar-se a maschorca em ação e que tão grandes males vai causando a todos nós?*

A. Pinho... *Meu moço, só lhe peço um obsequinho- reintegre, pelo amor de Deus, os grevistas dispensados; faça-me este farvosinho, ao contrário morro doido!*

Alencar Lima... *Ora senhor doutor, para que assim procedesse teria, primeiro, que alienar a dignidade, os meus brios de homem e o meu direito de arrendatário e de diretor da Viação da Bahia.*

Amanhã, um dos seus auxiliares de imediata confiança, abusando de sua bondade, desviando-se do caminho do dever, calcando aos pés o regulamento que o rege, tornando-se, enfim, incompatível com a sua administração, é pelo sr. dispensado, independentemente de processo, desde quando seja constitucionalmente privilegiado.

Fonte: Revista do Brasil. 15/11/1909. BPEB.

O grau de intensificação e alastramento do movimento grevista surpreendeu muitos contemporâneos. O próprio governador, Araújo Pinho, em atenção ao pedido da diretoria de enviar forças públicas para as estações ferroviárias de Salvador, acreditando que conteria qualquer levante dos operários, subestimou a possibilidade de expansão e a força dos elos associativos e das estratégias de greve historicamente dominadas pelos ferroviários, como vemos em sua correspondência enviada para o ministro da Viação Francisco Sá: “O movimento que parecia limitar-se a esta capital alastra-se por toda linha até Juazeiro com suspensão do tráfego, constando estragos em diferentes pontes. Soube-se de igual movimento na Estrada de Ferro Central da Bahia”.²⁷⁸

A imagem que se teve de Salvador durante a greve de novembro, foi de uma capital onde imperava o cenário de conflitos, retaliações, desordens nas ruas, medições de forças nos bairros, no centro da cidade e nas imediações das oficinas e das estações ferroviárias. Sem poder deslocar-se para o interior, devido à obstrução do tráfego, o centro de repressão se concentrou nos operários soteropolitanos, alterando, por extensão, o cotidiano e os costumes de toda população da cidade. Observe-se aqui a ilustrativa percepção do articulista que, ao protestar, forneceu-nos uma dimensão do cenário da cidade:

A cidade continua sob a atmosfera de terror, esperando-se a cada instante notas tristes dos acontecimentos que se tem desenrolado na Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco e na Central da Bahia, devido a reação pacífica do pessoal, que se sente lesado, e a ostentação de força de pé de guerra nas estações.

O movimento grevista não deixa ilusões e está definido com uma gravidade assustadora, acentuada pela presença de capangas armados e municiados ostensivamente, as vistas da polícia, para colaborarem na garantia da pretensão do Sr. Alencar Lima...[...]

*A presença da força pública desgostou o pessoal, mas o aliciamento de desordeiros para levar até o assassinio se necessário for a uma luta que se traçou nos limites do direito tem revoltado a todos, mesmo os despreocupados.*²⁷⁹ (grifos do autor)

Essas imagens, sensivelmente captadas pelo olhar cuidadoso e atemorizado do observador, demonstraram o clima de tensão vivenciado pelos trabalhadores e pela população de Salvador. O uso das forças públicas para conter os movimentos sociais e operários durante a Primeira República era, de certa maneira, um dispositivo usualmente acionado pelos governos e

²⁷⁸ “Telegrama, Governador da Bahia Araújo Pinho para Ministro da Viação Francisco Sá”. In: *Diário de Notícias*. 09/11/1909. APEB.

²⁷⁹ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco - suspensão do tráfego, o pessoal e a diretoria da Estrada, capangas armados, telegramas”. In: *Diário de Notícias*. 05/11/1909. APEB.

pelas elites políticas e econômicas, fazendo valer as prerrogativas do monopólio da violência que estava nas mãos do Estado e a serviço das classes privilegiadas.²⁸⁰

Contudo, o que impressionou foi a informação do uso de forças privadas, os chamados “capangas”, para que, junto e com o aval da polícia, promovesse a repressão dos grevistas e “restabelecesse a ordem”. Várias notícias na imprensa, tanto de operários quanto de jornalistas e advogados, denunciavam as arbitrariedades, a violência e as intimidações praticadas pelos policiais e pelos *capangas* na cidade de Salvador.²⁸¹ Cenas de operários forçados a trabalhar, mas que resistiram, de prisões consideradas injustas e de ameaças de agressões físicas, segundo denúncias, comumente eram vistas nas imediações das estações e das oficinas ferroviárias na capital que, ao mesmo tempo, traduzia-se, paradoxalmente, em algumas partes, numa cidade despolicada e entregue às ações de “ladrões”, uma vez que quase toda sua força policial estava deslocada para a greve.²⁸²

Transtornos para a população, prejuízos para o comércio²⁸³. Esse era o resultado imediato para a sociedade baiana, sobretudo, para os comerciantes de Salvador durante a prolongada greve de novembro. O tráfego foi completamente paralisado, de modo que a cidade ficou desabastecida e isolada das principais zonas produtoras do interior. As poucas locomotivas que estavam sob o poder da diretoria só conseguiam chegar, com dificuldade e irregularidade, até a estação de Mata de São João.

A suspensão do tráfego que ligava Salvador às cidades do interior era motivo de grande preocupação para os comerciantes e para a população, que além de ser privada de muitos alimentos de primeira necessidade, ficava exposta às especulações dos preços dos produtos.²⁸⁴ Salvador era uma cidade que, dentre outras coisas, dependia de muitos gêneros alimentícios do interior, sobretudo da carne que vinha dos matadouros da cidade de Mata de São João. No

²⁸⁰ COSTA, Emilia Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

²⁸¹ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco – a greve, minudência, protestos, telegramas, queixas” e Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco - a macha da greve, minudencias. In: *Diário de Notícias*. 08 e 06/11/1909, respectivamente. APEB. É importante dizer que essa não é a imagem narrada por outros jornais declaradamente contrários às greves dos trabalhadores da ferrovia. Nessa outra ótica, o cenário de terror foi provocado pelos trabalhadores que usavam da violência, obstavam a liberdade de outros operários não grevistas, usavam armas, etc... Consultar os exemplares do jornal *Gazeta do Povo* desse período.

²⁸² “Falta de policiamento”. In: *Diário de Notícias*. 08/11/1909. APEB.

²⁸³ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco- Nova Greve- os pródromos”; “Estrada de Ferro Bahia ao Francisco – a greve, adesões, situação premente, demissões, reações”. In: *Diário de Notícias*. 03 e 04/11/1909, respectivamente.

²⁸⁴ Em relação a essa questão, o artigo “Energia dentro da lei” faz a seguinte observação: “Diante do exposto persistirá a greve eternamente, determinando a carestia dos produtos da agricultura e da indústria”. In: *Revista do Brasil*. 15/11/1909. BPEB.

decorrer daquela greve, foram pensadas medidas para resolver essa questão do abastecimento de carne para a capital.²⁸⁵

Mais uma vez a Associação Comercial da Bahia... e o término da greve

Diante dessa situação, os grevistas investiram no pedido de apoio e intervenção da Associação Comercial da Bahia (ACB), instituição de grande prestígio político e uma das maiores interessadas no fim da suspensão do tráfego nos transportes ferroviários. É o que se percebe no telegrama²⁸⁶ e no boletim²⁸⁷ que a comissão de grevistas endereçou a ACB, informando a falta de determinados produtos na cidade e no comércio de Salvador, além das censuras e violações praticadas pela CVGBa, a exemplo das perseguições e penas disciplinares, irregularidade nas tarifas, baixos salários etc. Tal fato demonstrava que os operários, cientes de seus interesses, mobilizaram, mais uma vez, seu poder de pressão e de barganha com a paralisação dos transportes para a capital baiana.

Nesse cenário de insatisfações, os próprios comerciantes do interior também pressionaram a ACB no sentido de intervir na resolução da crise.²⁸⁸ Em outros casos, telegramas foram enviados para o ministro da Viação e para o presidente da República Nilo Peçanha²⁸⁹, que admitiu estudar o caso e atender às solicitações quando os operários retornassem ao trabalho.²⁹⁰

Com o agravamento da situação, a ACB intensificou sua investida no sentido de resolver o impasse entre ferroviários e diretoria, agendando reuniões em sua sede administrativa com as partes em conflito, representantes do interior, autoridades, funcionários públicos, membros dessa instituição etc, a fim de promover o restabelecimento do comércio.²⁹¹ A ACB confirmou, durante o momento que se seguiu à greve de outubro, o seu papel de instituição interventora na crise ferroviária da Bahia. A notícia do envio de um representante do governo federal, de modo algum, diminui o papel desempenhado por essa instituição.

²⁸⁵ “Carne Verde” e “Matança de gado”. In: *Gazeta do Povo*. 05 e 06/11/1909, respectivamente. BPEB.

²⁸⁶ *Diário de Notícias*. 04 e 06/11/1909. APEB.

²⁸⁷ “Boletim: comércio! Valentes companheiros! Povo baiano!”. In: *Diário de Notícias*. 12/11/1909. APEB.

²⁸⁸ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 12/11/1909. APEB.

²⁸⁹ “Telegrama”. In: *Diário de Notícias*. 04/11/1909. APEB.

²⁹⁰ “Telegrama”. In: *Diário de Notícias*. 08/11/1909. APEB.

²⁹¹ “Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 12/11/1909. APEB.

O que se seguiu, depois dessa notícia da vinda do emissário do governo federal, Carlos Barbosa²⁹², foi um quadro de bastante expectativa. Depois de tantos conflitos, dos protestos do povo com administração da CVGBa e do desrespeito com os acordos firmados na greve de outubro, os trabalhadores grevistas, os populares e os comerciantes reforçaram um discurso que já aparecia, de forma sub-reptícia, desde o primeiro movimento grevista: a revisão e a possível anulação do contrato de arrendamento das estradas de ferro federais da Bahia. Tudo indica que os trabalhadores tinham noção de que aquela estrada pertencia e fazia parte do patrimônio público federal, como sugere um boletim distribuído antes da chegada do representante do governo: “Precisamos mostrar ao emissário do governo o lamentável estado das linhas arrendadas, circunstância que, por si só, legitimaria a rescisão do contrato. Abaixo comedores de estrada de ferro!”²⁹³

Uma das primeiras iniciativas de Castro Barbosa foi solicitar do governo estadual a retirada das forças públicas que, desde 2 de novembro, guarneciam estações e oficinas de Salvador. Com essa medida, provavelmente, pretendia estabelecer maior diálogo com os trabalhadores. Ademais, realizou consultas ao padre Alfredo e ao coronel Pinto - o primeiro muito influente na região grevista de Alagoinhas e entre os trabalhadores.

Figura XIII: Castro Barbosa, Nilo Peçanha e as greves na Bahia



Fonte: Revista do Brasil. 15/11/1910. BPEB.

Nilo Peçanha... Muito bem, seu Castro Barbosa!! Que bela figura fez você na Bahia!!!
Castro Barbosa... Fiz o que pude, mas o sr. Padre Alfredo é a figura do demônio...
Zé... Seu Nilo, olhe a cara dele...

²⁹² “Estradas de Ferro Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 09 e 11/11/ 1909. APEB.

²⁹³ “Boletim-Povo! Companheiros de Resistência!” In: *Diário de Notícias*. 13/11/1909. APEB.

Finalmente, no dia 16 de novembro, reuniram-se os membros ACB, os advogados dos grevistas, diretoria da CVGBa, jornalistas, emissário do governo federal, entre outros para tratar da crise na estrada de ferro. Em meio a discursos inflamados, debates e acusações mútuas entre os participantes daquela sessão, a proposta de readmissão dos empregados apresentada pelo representante do governo federal foi, não sem ressalvas, aceita pelos diretores da CVGBa. Além dessa questão, foram abordados outros pontos em relação à administração da estrada de ferro tendo, inclusive, reafirmada pela União a total autonomia da CVGBa para tratar das questões referentes à disciplina e à regulamentação das relações de trabalho. Parecia o fim de um movimento de quase duas semanas de greve... A história mostraria que não e que mais uma vez o conflito estava distante do fim.²⁹⁴

A greve do crime: a Gazeta do Povo e a greve na Bahia

Diferente das mobilizações grevistas de outubro, a greve de novembro, pela sua periodicidade e extensão, atraiu profundamente a atenção dos seus contemporâneos. Intelectuais, autoridades, políticos e órgãos da grande imprensa estadual e nacional debruçaram-se para acompanhar os desdobramentos daquele conflito que, conforme revista da época, “ainda poderá transforma-se em Canudo[s] muito maior do que muita gente pode pensar”.²⁹⁵

A imprensa baiana, durante essas greves, teve um papel importantíssimo, haja vista o registro e a divulgação dos fatos que se desenrolavam ao longo daqueles infindáveis dias. Mais que isso, os efeitos da greve nas páginas da imprensa revelaram muitas fissuras políticas, ressentimentos pessoais, oposições, visões conservadoras; enfim, fez muitos opositores partir para a arena do conflito. Sob essa ótica, bastaria apenas um rápido percurso no universo de reportagens produzidas pelos jornais baianos, para situarmos o jornal *Gazeta do Povo* (GP) no grupo daqueles que mais noticiaram essa greve na Bahia e um dos maiores responsáveis pela construção do discurso que criminalizava as ações grevistas que se seguiram aos primórdios acontecimentos do mês de outubro.

O GP durante a primeira greve, em 14 de outubro, limitou-se somente a descrever os conflitos, sem maior juízo de valor sobre as ações dos empregados e a diretoria da CVGBa. Ledo engano para os que esperaram esse mesmo tipo de comportamento na segunda fase do

²⁹⁴ “Atas da reunião”. In: *Diário de Notícias*. 19/11/1909. APEB.

²⁹⁵ “Energia dentro da Lei”. In: *Revista do Brasil*. 15/11/1909. BPEB.

movimento grevista, no mês de novembro. Em seu editorial do dia 4 daquele mês, o referido jornal deu o tom de como interpelaria as greves, justificando a sua desaprovação a um “levante inoportuno e positivamente faccioso.” Dizia ainda que o seu novo julgamento negativo, infelizmente, contrariava o apoio que prestara aos operários em outubro.²⁹⁶ O GP parecia convencido de que a deflagração de uma nova greve era injustificada.

O que se seguiu depois daí traduz, realmente, o campo minado das tensões na imprensa e dos conflitos intrapolíticos na Bahia, que aquela greve certamente acentuava. Nas páginas do GP, sobressaem-se, além de uma campanha declarada pela criminalização da greve, os conflitos que envolviam as oligarquias e as elites políticas, notadamente aqueles entre Severino Vieira e J. J. Seabra²⁹⁷ e entre o jornal *Diário da Bahia* e *Gazeta do Povo*, entre outros. O movimento grevista e as tensões intrapolíticas da Bahia tornaram-se um dos principais temas nas páginas do GP.²⁹⁸

Foram muitas as matérias do GP que procuraram construir uma visão negativa da greve, sempre a associando à idéia de *crime*, *sedição*, *revolta*, *abismo do crime e anarquia* etc. Os seus editoriais e articulistas pesavam sua escrita contra os operários, adjetivando-os de *criminosos*, *delinqüentes*, *sediciosos*, *vândalos*, *bárbaros*, *anárquicos*.²⁹⁹ No dia 5 de novembro, o GP divulgou uma matéria afirmando, com pormenores, o porquê de sua condenação a mobilização paredista dos trabalhadores das estradas de ferro, conforme consta abaixo:

A greve - por que não apoiamos
Os reclamantes em posição altamente antipática, *porque eles se transformam em elementos de desordem, de perturbação social e produtores dos germes da anarquia...*
Constranger um homem ao trabalho ou força-lo a não trabalhar são crimes idênticos, violadores da liberdade individual...
Os grevistas estão infelizmente nessa atitude de revolta, agindo independente sob o impulso cego dos povos, sem calma e moderação... para enveredar-se pelo caminho *criminoso da sedição*”.³⁰⁰ (grifos do autor)

²⁹⁶ “Entre a razão e imposição”. In: *Gazeta do Povo*. 04/11/1909. BPEB.

²⁹⁷ “A greve e o deputado Seabra”. In: *Gazeta do Povo*. 30/11/1909. BPEB.

²⁹⁸ As relações entre elites políticas e a classe trabalhadora na Bahia, ao que parece, eram tênues. Muitas vezes, autoridades políticas tentaram aproximar-se ou estabelecer alianças com os movimentos sociais, com lideranças e instituições operárias, na verdade, com o intuito de computar os ganhos políticos de tais situações. O que não quer dizer que trabalhadores também não se aproveitassem de determinados contextos para também barganhar vantagens com as diversas forças políticas divergentes. Aldrin Castelucci indicou alguns caminhos para pensar essa questão em: CASTELUCCI, A. A. *Política e trabalho na transição do século XX para o XX*: estudo de trajetórias de integrantes do Centro Operário da Bahia. In: Anais do XXIII Simpósio Nacional de História. Londrina. ANPUH, 2005.

²⁹⁹ Consultar as matérias: “Da anarquia a destruição”, (06/11/1909), “Companhia Viação Geral da Bahia - A greve” (09/11/1909), “Impressões da greve” (10, 11, 12 e 16/11/1909), “A justificativa de uma atitude” (11/11/1909); “A greve não... sedição” (12 e 16/11/1909), “A greve e a Razão” (13/11/1909). In: *Gazeta do Povo*. BPEB.

³⁰⁰ “Greve - por que não apoiamos”. In: *Gazeta do Povo*. 05/11/1909. BPEB.

Na compreensão do GP, a administração da CVGBa era alvo de um complô, com patrocínio do senador baiano Severino Vieira, que visava anular o contrato de arrendamento das estradas federais baianas e assumir o controle dos transportes ferroviários no estado.³⁰¹ Na ótica desse jornal, mais do que questões econômicas, a greve passara a ter conotações declaradamente políticas ou, na expressão comum, *politiqueiras*.³⁰²

No editorial intitulado “*Campanha de ódio*”, o GP defendeu a sua parcialidade e a sua linha de pensamento em relação ao “sedicioso” movimento grevista. Ao mesmo tempo, de forma acintosa, criticou a “gaiatice agressiva do jornal severinista” *Diário da Bahia* e de “exploradores que procuraram tirar da crise os proveitos de velhas ambições”.³⁰³ Em outros momentos, além de criticar o *Diário de Notícias* pela construção do discurso de greve pacífica, procurou dar curso a uma campanha pela desmoralização do senador Severino e outras pessoas que buscaram “fazer da greve um jogo político”.³⁰⁴ Em contrapartida, demonstrava ser intenção desse jornal reforçar a imagem dignificante e elogiosa tanto dos diretores da CVGBa quanto do político J. J. Seabra, oponente de Severino.³⁰⁵

Sem nenhuma trégua, o GP continuou a destilar o veneno amargo de suas críticas aos operários, ao setor da imprensa simpática a greve e, dentre outros, ao religioso Padre Alfredo de Araújo, um dos mais influentes na região grevista de Alagoinhas. Em matéria publicada no dia 10 de novembro, o GP acusou o vigário de ser o maior responsável pelos acontecimentos de greve na cidade alagoinhense.³⁰⁶ Esse jornal também lhe atribuiu a alcunha de *agitador*, devido a publicação do telegrama que se segue: “Povo- Bahia- Acabo de retirar minha família [para] evitar sanha [da] perseguição para minha pessoa. Conto [com] firmeza, lealdade [dos] amigos. *Desgraçada Bahia por que não te levantas?* - P. Alfredo.”³⁰⁷

Sob a expressão de “frase disparatosa... vomitada de um revolucionário sacerdote”, Alfredo Araújo foi duramente criticado em artigo publicado no dia 12. Pelo visto, além do

³⁰¹ Não é gratuito que os conflitos entre o chefe de fiscalização das estradas de ferro federais na Bahia, Afonso Maciel, e a diretoria da CVGBa acirraram-se naquele período. Percebe-se na *Gazeta* que esse conflito entre a fiscalização e diretoria ganha intensidade e público com o passar da greve. Basta consultar os diversos embates noticiados no *Gazeta do Povo*.

³⁰² No artigo “Comentários - pão, pão...” o articulista considera que os interesses políticos estavam se tornando secundários em relação aos *politiqueiros*. In: *Gazeta do Povo*. 10/11/1909. BPEB.

³⁰³ “Campanha de ódio”. In: *Gazeta do Povo*. 08/11/1909. BPEB.

³⁰⁴ “Impressões da greve”. In: *Gazeta do Povo*. BPEB. 11/11/1909.

³⁰⁵ Essa tendência do jornal é razoavelmente perceptível nas matérias e notas publicadas, durante aquele período, no jornal *Gazeta do Povo*.

³⁰⁶ “Companhia Viação Geral da Bahia - a greve”. In: *Gazeta do Povo*. 09/11/1909. BPEB.

³⁰⁷ “Companhia Viação Geral da Bahia – a continuação da greve”. In: *Gazeta do Povo*. 11/11/1909. BPEB.

comportamento do padre durante as greves, a adjetivação “desgraçada Bahia” causou certo mal estar ao articulista. Vejamos o que diz:

Desgraçada Bahia sim por estar se vendo a braços com uma agitação- sem princípio- nem causa que a justifique e tendo a sua frente- um religioso- que tirou o belíssimo e alvo manto da paz pelo aparato belicoso de que ela é testemunha... colando o rebanho a desordem e a anarquia...³⁰⁸

É bem verdade que o nosso padre realmente agitou a onda de greves ferroviárias que se iniciaram na Bahia desde outubro. Entretanto, é certo também que foi extremamente conveniente e oportuno para aquele órgão de imprensa atacar uma de suas maiores personagens, desqualificando, por conseguinte, o movimento dos trabalhadores. Finalmente, tratando especificamente do sacerdote, tal jornal novamente repreendeu o seu comportamento militante. Segundo editorial:

S. revma. fechou por alguns instantes o breviário, descarregou as algibeiras da batina, da carga de terços o catecismo, escapulários, etc, etc e junto a boceta de rapé, de que se preza de ser apreciador (é um vício inocente), acomodou a cartilha revolucionária e o lume que, por um triz, chegava aos explosivos de dinamite... tanto lhe sobram dotes de explicador dos versículos do Evangelho como de pregador socialista. ... nos obstruíamos em não trocar a cartilha sagrada pelos panfletos incandescentes do padre Alfredo Araújo.³⁰⁹

É perfeitamente compreensível o teor irônico e agressivo nas palavras do autor desse editorial. O que aquele editor procurava refutar era a denúncia explícita do sacerdote grevista sobre a postura contraditória do GP. Segundo o padre, “que nos importa, a nós povo, comércio,..., o apoio da *Gazeta do Povo*, ontem aplaudindo o movimento e hoje renegando-o tristemente, mas de modo a fácil palpável a sua parcialidade.”³¹⁰ Ao que parece, a observância do padre tinha todo fundamento, como é possível constatar no comportamento do GP durante o novo movimento grevista que eclodiu no final de novembro.

Por fim, esse comportamento do GP não era destituído de qualquer tipo de parcialidade, sobretudo política. Em suma, acreditamos que a atitude desse jornal da grande imprensa baiana representava as lutas e as disputas políticas dentro das próprias camadas das elites governantes da Bahia naquele período.

³⁰⁸ “Greve, não... Sedição”. In: *Gazeta do Povo*. 12/11/1909. BEPB.

³⁰⁹ “A conversão de sua Reverendíssima”. In: *Gazeta do Povo*. 18/11/1909. BPEB.

³¹⁰ “A conversão de sua Reverendíssima”. In: *Gazeta do Povo*. 18/11/1909. BPEB.

3. “Ainda uma outra greve”

Um pequeno texto publicado na imprensa, no dia 23 de novembro, lembrava aos leitores baianos que a situação, envolvendo os empregados e a diretoria das estradas de ferro, com o não pagamento dos salários baseados nas reivindicações de outubro, conforme prometido na última greve, estava num campo de indeterminações.³¹¹ O que parecia impossível, tornou-se inevitável, e no dia 27 iniciou-se a terceira greve nas estradas de ferro arrendadas à CVGBa. A principal causa dessa nova fase do movimento grevista foi, além da admissão de novos empregados “fura-greves” nas oficinas de Aramari, o fato de a diretoria da CVGBa ter se recusado a pagar os quinze dias em que os trabalhadores estiveram em greve.

Para efeito e sucesso de suas ações, os empregados agiram *na calada da noite*, com surpreendentes ações entre a noite do dia 26 e madrugada de 27. Segundo o jornal *A Bahia*,

Os paredistas, que haviam concertado o seu plano, sem deixar transparecer a mínima suspeita, em noite... deram a ele execução, apoderando-se de todas as locomotivas, desde a estação da Calçada até Periperi, sendo arrebanhadas também as que, daí por diante, foram encontradas pelo caminho, somando todas ao número de 12.

A apreensão foi feita de meia noite em diante, passando as locomotivas em longo comboio...

As locomotivas, desprendendo agudos silvos, que despertaram sobressaltados moradores dos lugares por onde passavam, foram ter em Alagoinhas, onde se acham.³¹²

Assim, a Bahia, o seu comércio e seu povo assistiram, pela terceira vez consecutiva, a paralisação das estradas e do funcionamento do tráfego, no intervalo de apenas onze dias da greve anterior. As manchetes estampadas em alguns jornais da imprensa, dessa vez, não se referiam mais à greve como acontecimento pontual numa estrada de ferro específica, como foi comum nas outras duas greves anteriores. Sublinhavam que era uma paralisação nas *estradas de ferro da Bahia*, tendo em vista o caráter e a amplitude que o movimento tomava, com a participação de todas estradas de ferro federais³¹³, e, mesmo pontualmente, na Estrada de Ferro Nazareth³¹⁴, estrada estadual, também arrendada à CVGBa.

Desde o anúncio de greve, vários trechos ferroviários foram interditados, as peças e outros materiais foram retidos entre os trabalhadores e diversas locomotivas foram aprisionadas.

³¹¹ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 23/11/1909. APEB.

³¹² “Ainda uma outra greve”. In: *A Bahia*. 28/11/1909. BPEB.

³¹³ Entre as federais, além da estrada de ferro Bahia ao São Francisco, declarou-se em greve os trabalhadores da estrada de ferro Central da Bahia.

³¹⁴ Segundo a imprensa, houve grande repressão nessa cidade, o que determinou, de certa forma, a suspensão da greve. “Estradas de Ferro da Bahia. Terceira greve”. In: *Diário de Notícias*. 30/11/1909. APEB.

Das cidades de Alagoinhas, Nazareth, São Felix, Cachoeira e do distrito de Aramari foram feitas declarações de solidariedades entre os operários, bem como a manifestação de apoio das populações e do comércio do interior.³¹⁵

Novamente, durante essa terceira greve, ACB se projetou como uma força de pressão fundamental no processo de resolução da crise ferroviária. Consolidava, assim, o seu papel como instituição mediadora e interventora junto ao governo federal.

Contudo, nessa nova fase do conflito, a ACB posicionou-se de forma mais crítica em relação à diretoria da CVGBa e ao emissário do governo federal Castro Barbosa. Tal perspectiva é visivelmente explicitada nas palavras do seu próprio presidente, Conde Júnior, que declarou que “em caso extremo, o comércio virá para a rua, fazer a revolução com os operários”.³¹⁶ Para muitos membros dessa instituição, sobretudo seu presidente, não restava dúvida de que a resolução do conflito não residia apenas no atendimento das questões salariais dos grevistas, mas, também, na “necessidade imprescindível do governo avocar a administração das estradas”.³¹⁷

Como já informamos anteriormente, a contestação da administração da CVGBa e do contrato de arrendamento das estradas de ferro federais da Bahia já tinha sido questionado pelo jornal *Gazeta do Povo* que, incisivamente, argumentava que tal prática estava dentro de um plano, capitaneado pelo político Severino Vieira, para tomar posse do empreendimento ferroviário no estado. Diante do fortalecimento das críticas à administração da CVGBa, o GP, durante toda a terceira greve, intensificou suas acusações a Severino Vieira e seu suposto “projeto” de controle das ferrovias arrendadas a CVGBa.³¹⁸

Foi nessa convulsão de idéias e opiniões que aconteceram as sucessivas, diárias e tensas reuniões entre ACB, representantes dos operários e a diretoria CVGBa, onde com o tempo foram delineando-se os jogos de interesses em conflitos: de um lado, os grevistas e seus representantes jurídicos atentos às questões relacionadas ao mundo do trabalho, às condições e prerrogativas da administração das ferrovias e seu interesse no cancelamento do contrato de arrendamento; de outro, a direção CVGBa que, desgastada pelas greves consecutivas, pela exposição nacional do conflito e a indisposição de grupos importantes da Bahia, estava interessada na interferência do

³¹⁵ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 29 e 30/11/1909. APEB; Sobre a declaração de greve de empregados de outras estradas de ferro, consultar: “Ainda uma outra greve”. In: *A Bahia*. 30/11/1909. APEB.

³¹⁶ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 02/12/1909. APEB.

³¹⁷ “Estradas de Ferro da Bahia. Terceira greve”. In: *Diário de Notícias*. 06/12/1909. APEB.

³¹⁸ “Gente do sindicato”, “As razões do libelo”, “A bancarrota do bom senso”. In: *Gazeta do Povo*. 27/11, 06 e 11/12/1909, respectivamente. BPEB.

governo federal, uma vez que acreditava que continuaria com os mesmos privilégios para administrar as ferrovias. No centro, a ACB, preocupada com os custos econômicos na praça comercial da velha Bahia e pressionada pelos comerciantes do interior e pelas populações servidas pela estrada, disposta a contestar o direito de administração de uma diretoria que, até aquele momento, mostrava-se incapaz de resolver os impasses com seus empregados, além dos precários serviços oferecidos à sociedade e ao comércio.

A imprensa descreveu que, durante aquela reunião, a população, os operários e os veículos de comunicação aguardavam, com expectativa, as decisões em torno do prédio da Associação Comercial que, também, estava “guarnecido” por forte grupo policial, para evitar maiores tensões.³¹⁹

Ao que tudo indica, as forças policiais estiveram, mais uma vez, presentes no decorrer da última greve. Elas foram utilizadas para “guarnecer” estações, oficinas e o material da estrada, sobretudo da cidade de Salvador. Muito provavelmente, embora não tendo encontrado inquéritos policiais ou mesmo uma documentação ampla a respeito, a presença policial impôs-se naquelas situações de greve por intermédio também das armas. Um registro policial sugere o material bélico utilizado na repressão a alguns movimentos, entre eles, as greves ferroviárias, conforme indicamos abaixo:

De conformidade com o pedido do Im. Major como do 1. Corpo em ofício n. 1046, sejam descarregadas do respectivo mapa do mesmo corpo 394 cartuchos embalados do sistema “Mauser” que foram consumidas com os movimentos últimos contra a Companhia de Lighte and Power [e] e *com a greve das estradas de ferro da Bahia a São Francisco* e em diversas diligências efetuadas no centro do Estado...³²⁰ (grifos do autor)

A presença das forças policiais numa greve que se estendia por todo o estado e por mais de uma estrada de ferro, de fato, mostrava-se um tanto insuficiente para o restabelecimento da “ordem” desejada pela diretoria da CVGBa e a recuperação das locomotivas apreendidas pelos trabalhadores. Diante de tal impossibilidade, a diretoria da CVGBa encaminhou ofício ao juiz federal Paulo Fontes solicitando a vistoria do material das estradas de ferro em poder dos

³¹⁹ “Estradas de Ferro da Bahia. Terceira greve”. In: *Diário de Notícias*. 06/12/1909. APEB.

³²⁰ “Comando do Regimento Policial da Bahia em 29 de dezembro de 1909”. In: *Livro de Registro de Detalhes*. 1. Corpo de Regimento Policial da Bahia. 1909-1910. Núcleo Documental da Polícia Militar-Aflitos.

grevistas, o qual foi deferido pela justiça.³²¹ A questão que se apresentava nesse momento era a necessidade de tropas federais para viabilizar tal encaminhamento jurídico.³²²

O presidente da República, em atendimento à requisição do juiz federal, a fim de que se fizesse cumprir o mandado de busca e apreensão das locomotivas que estavam em poder dos grevistas em Alagoinhas, autorizou a disposição de tropas federais para assegurar a atribuição da autoridade judicial e, caso necessário, reprimir o movimento grevista.³²³

Não restam dúvidas de que até mesmo os políticos menos progressistas se pronunciariam em relação ao contingente repressivo enviado pelo presidente. Foi o caso do senador Severino Vieira que, em evidente descontentamento, se manifestou: “minha atitude tem sido sempre a mais ponderada. Mas não posso calar meu desgosto como baiano, ante a orientação [do] governo, que não quer ouvir a voz de um povo, teimando em perturbar a paz e espalhar luto [pela] Bahia. *A força não resolverá a crise*”.³²⁴ (grifos do autor)

A despeito de mais esse aparato da força pública, a ordem do juiz federal ficou por longo período sem efeito. Eles não contavam com as estratégias dos grevistas que levavam as locomotivas para distintas cidades, fazendo com que diferentes mandados de apreensão fossem feitos e dificultassem a execução dessa atividade.³²⁵ Essa estratégia operária garantiu a posse das locomotivas aos trabalhadores e, conseqüentemente, a inviabilização de grande parte do tráfego ferroviário até o fim da greve.

No cenário de conflito e repressão surgiram, naquela greve, boatos de envio de coronéis e jagunços para Alagoinhas. Essas forças privadas foram, supostamente, solicitadas por Miguel de Teive e Argollo, membro da diretoria CVGBa, para atentar contra a vida do padre Alfredo e amedrontar a cidade, os grevistas e sua população. A possibilidade de utilização de forças

³²¹ *Gazeta do Povo*. 01 e 02/12; “juízo federal-protesto”. In: *Gazeta do Povo*. 06/12/1909. BPEB; *A Bahia*. 01/12/1909. APEB.

³²² “Mais greve”. In: *Gazeta do Povo*. 09/12/1909. BPEB. O exemplar do dia 10/12 informava ainda que o governo resolveu “enviar força necessária para sufocar o movimento... assim parece que está assentado seguirem para a Bahia os batalhões estacionados em Pernambuco e Alagoas”; Conferir ainda nesse sentido: *A Bahia*. 10/12/1909. APEB.

³²³ “Telegramas”. In: *Gazeta do Povo*. 11/12/1909. BPEB. Nesse telegrama o presidente da República Nilo Peçanha reafirma o envio de tropas federais.

³²⁴ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 14/12/1909. APEB.

³²⁵ “Mandato de apreensão”, “Notas a margem” In: *Gazeta do Povo*. 03 e 10/12/1909, respectivamente. BPEB. “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 30/11 e 10/12/1909. APEB. É importante ressaltar que trabalhadores de outras estradas de ferro também se utilizaram dessa estratégia durante a greve, a exemplo dos empregados da Estrada de Ferro Central. Consultar: *Gazeta do Povo*. 13/12/1909. BPEB. Além dessas estratégias dos grevistas, a execução desse mandato foi dificultada pela quantidade insuficiente de força federal disponibilizada pelo batalhão do estado. In: *Gazeta do Povo*. 11 e 13/12/1909. BPEB; “Ainda outra greve”. In: *A Bahia*. 12/12/1909. APEB.

privadas, mesmo que infundada, causou momentos de grande tensão, com prisões, conflitos, pedidos de proteção e mais declarações de solidariedades.³²⁶

Por fim, o que parecia irreversível, dava sinais de mudança com a indicação, pela ACB, do general Siqueira Menezes para intervir nas estradas de ferro federais da Bahia. O governo federal, então, nomeou Siqueira de Menezes como interventor das ferrovias baianas, para que promovesse a resolução do conflito no setor ferroviário. A partir daí acreditava-se que os impasses seriam resolvidos, conforme sugere o esperançoso jornal: “parece que voltará em breve dias ao estado normal o serviço das estradas de ferro”.³²⁷

A partir do dia 15 de dezembro, as locomotivas que estavam aprisionadas em Alagoinhas foram transportadas pelos maquinistas e trabalhadores em direção às estações da capital para serem entregues ao interventor federal e para que fossem, finalmente, vistoriadas pelo juiz federal.

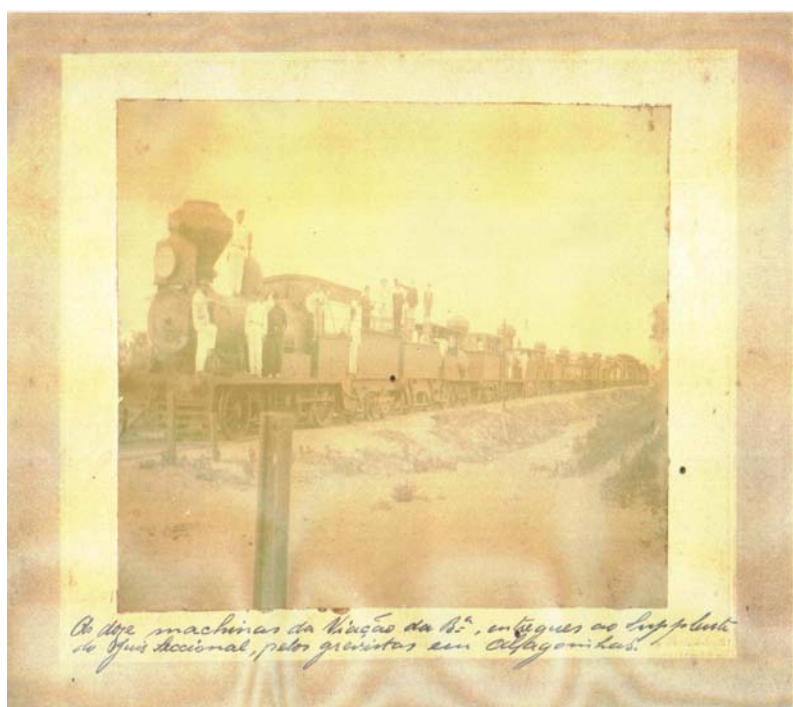


Figura XIV: Locomotivas apreendidas pelos trabalhadores e o processo de devolução.

Fonte: Acervo pessoal da Família Meyer. Fotografia anteriormente citada em: SOUZA, Robério S. *Mundos do Trabalho na Bahia: As greves dos ferroviários em 1909*. [Relatório de Iniciação Científica]. Feira de Santana: UEFS/CNPq, 2003. Uma outra referência a esse registro fotográfico e as locomotivas apreendidas pelos trabalhadores encontra-se em: “A greve na Bahia: as presas”. In: *Revista do Brasil*. 1909. BPEB.

O quadro que se apresentou, depois disso, foram momentos de festas e de alegria em frente às estações, onde o interventor Siqueira Menezes, Associação Comercial, milhares de operários, integrantes da população, advogados e representantes de comissões de cidades do

³²⁶ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 14 e 15/12/1909. APEB.

³²⁷ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 16/12/1909. APEB.

interior, comemoravam, ao som de filarmônicas e à luz de foguetes, com aclamações e homenagens, avistando a entrega das locomotivas no dia 16.³²⁸

Com efeito, somente no dia 17 pela manhã, foram feitos os autos de busca e apreensão e a vistoria nas estações da Calçada, nas oficinas de Periperi e nas locomotivas.³²⁹ Pelo visto, a simples intensificação das forças repressivas, como o uso de tropas federais, não foi o bastante para resolver pela *força* a crise, demonstrando o sucesso das estratégias de luta daqueles trabalhadores que juntos demonstravam-se fortes.

Nessa greve, percebe-se que, paulatinamente, o movimento originalmente de trabalhadores ferroviários, tendo em vista o amplo leque de questões e de diferentes atores, passava a se constituir num *movimento de reclamantes*, envolvendo grevistas, populações, comerciantes e instituições. Em outras palavras, apesar dos trabalhadores se constituírem sua *pedra de toque*, seu centro de resistência, o movimento não se restringiu tão somente às reclamações do mundo do trabalho, ou simplesmente às demandas salariais. A questão que passou a ser prioritária nesse contexto, além do atendimento das reivindicações do universo de trabalho, foi a intervenção federal e, quiçá, a possibilidade de anulação do arrendamento, satisfazendo, assim, aos setores do operariado, da população e do comércio de muitas zonas servidas pelas estradas de ferro.

4. As lutas ferroviárias na Bahia em 1909 e a memória da escravidão

Conforme afirmamos anteriormente, a idéia de que a classe operária brasileira, durante a Primeira República, era branca, formada por descendentes de imigrantes e de ideais anarquistas tem sido criticada e revista na historiografia recente.³³⁰ Apontamos também como essa perspectiva ignorava as particularidades regionais³³¹ e, por conseguinte, as diversas experiências étnicas – culturais que se fizeram presentes entre os trabalhadores durante esse período, como,

³²⁸ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 16/12/1909. APEB.

³²⁹ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 17/12/1909. APEB.

³³⁰ Novamente indicamos: BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. *O movimento Operário na Primeira República*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2000; LARA, Sílvia Hunold. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. Op. cit.

³³¹ PETERSEN, Sílvia R. Ferraz. “Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira”. In: Araújo, Angela M. C. (org.). *Trabalho, Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997.

por exemplo, as experiências dos negros e ex –escravos que marcaram o universo de trabalho no pós – abolição.³³²

Durante esse nosso estudo, destacamos também que na Bahia, onde o fluxo imigratório foi quase inexistente, torna-se decisiva a necessidade de estabelecer as relações entre as experiências e memórias herdadas da escravidão e a construção da classe trabalhadora urbana e as lutas operárias do pós-1888.³³³ Em relação aos trabalhadores negros e suas formas de organização em Salvador da Primeira República, por exemplo, já sugerimos que, certamente, a “experiência de luta dos escravos e libertos estará presente entre os seus descendentes no tempo da liberdade”.³³⁴

Mesmo ainda não dispondo de pesquisas exaustivas e de ampla documentação sobre o período, acreditamos que as experiências e protestos coletivos de ferroviários baianos durante as greves de 1909 podem sinalizar para algumas dessas questões. Considerando o caráter nacional predominante entre os ferroviários baianos, reforçamos a nossa hipótese de que muitos trabalhadores que participaram daquele movimento grevista eram afrodescendentes e que os seus protestos podem informar-nos sobre os encontros e as possíveis fronteiras entre a escravidão e a liberdade.

Em 23 de novembro de 1909, na sessão *Ineditoriais*, após a segunda greve nas estradas de ferro da Bahia, o articulista SG enviou um artigo para o *Diário de Notícias*, em que, após longas considerações sobre a questão da lei, do respeito às autoridades, dizia que por muito tempo tinha ficado silencioso sobre o episódio das greves e sobre as “condenáveis” idéias emitidas pela imprensa. Depois dessas ponderações, discursou diretamente sobre os “responsáveis” pelas greves, desqualificando o que chamou de pretextos as motivações do movimento grevista, conforme observamos abaixo:

Sendo assim, como não há [de] negá-lo, falece, a quem quer que seja, a base legítima para reconhecer, e até elogiar, como se fez, o procedimento dos grevistas, já impedindo o livre funcionamento das estradas de ferro, assenhorando-se dos trens, já obstando, por meio de violência, a admissão de novas empregados e operários, tendo, *sob o pretexto, fútil aliais, de não serem os grevistas escravos da sociedade Viação G. da Bahia*, e nem sujeitar-se aos salários que a respectiva direção lhes queiram pagar, inferiores, aos que aqueles julgam merecer aos seus serviços.³³⁵ (grifos do autor)

³³² LARA, Sílvia Hunold. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. Op. cit.

³³³ Conforme já indicamos, consultar: FRAGA FILHO, Walter. Op. cit; BACELAR, Jeferson. Livres negros, negros livres. Op. cit.

³³⁴ BACELAR, Jeferson. Livres negros, negros livres. Op. cit.

³³⁵ “Ineditoriais. Ainda sobre a Greve”. In: *Diário de Notícias*. 23/11/1909.

Em referência ao aprisionamento de locomotivas durante as greves, o articulista condenou a ação dos grevistas que, segundo ele, tornavam-se senhores, donos dos trens. Mas, o que impressionou foi a sua indiferença, além de desprezo, em relação ao “pretexto” advogado pelos operários: “de não serem os grevistas escravos da sociedade Viação G. da Bahia”. SG, assim, reportava-se aos motivos anunciados pelos ferroviários no boletim, distribuído durante a greve de outubro, que faziam referência à escravidão. Naquela ocasião, os trabalhadores denunciavam que a CVGBa tentava submetê-los à condição de “escravos humilhados.”³³⁶

Talvez, não fosse um mero acaso a construção desses discursos díspares, numa Bahia que, embora recém-saída do sistema de trabalho cativo, mantinha ainda formas de trabalho semiescravo.³³⁷ Estava em oposição, de um lado, um discurso que banalizava as reivindicações e queixas operárias e, de outro, a afirmação daqueles que vivenciaram a árdua experiência de exploração na estrada de ferro.

Nas experiências reivindicatórias dos operários em 1909, ao que parece, estavam em jogo, na origem do conflito, distintas noções de trabalho. Durante as lutas ferroviárias, vimos aflorar em pautas e boletins as visões de justiça, a idéia de exploração e uma compreensão específica de liberdade do trabalho. Foi, pelo menos, o que sugeriram os boletins dos grevistas da Estrada de Ferro Central da Bahia da cidade de Cachoeira:

Boletim 1: Ao povo – os grevistas não recuarão absolutamente!
Firmes, solidários, pacíficos, hão de vencer a causa santa em que se empenharam para a honra da Bahia!
O operário não é um escravo e o Sr. Alencar não é divino!!
A união que se acham atualmente os operários faz com que serias apreensões abatam o espírito do ridículo arrendatário!!
A união faz a força! Abaixo Alencar! Viva a Bahia!
Boletim 2: Povo- acabam de chegar telegrama da capital informando aos denodados grevistas da Estrada de Ferro Central da Bahia – que o Sr. Alencar Lima já não escolhe mais expedientes para conseguir que prevaleçam suas sórdidas intenções contra estóicos operários!
Entretanto, a resistência pacífica admirável, que os homens do trabalho oferecem atualmente o vosso apoio, a vossa simpatia franca!
Ao lado, portanto, dos grevistas! Viva a liberdade do trabalho!
Abaixo a ambição intolerável, repugnante, do Sr. Alencar Lima.
Tudo pelo trabalho livre!
*Decus in labore!*³³⁸ (grifos do autor)

³³⁶ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco- greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909.

³³⁷ TAVARES, L. D. *História da Bahia*. Op.cit.

³³⁸ “Boletins. Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco, Boletim”. In: *Diário de Notícias*. 11/11/1909.

O primeiro boletim, além de sublinhar a existência de coesão e solidariedade entre aqueles trabalhadores, buscou diferenciar os estatutos entre a condição de escravo e a de operário. Nessa perspectiva, investiu na construção de uma imagem dessacralizada do diretor - patrão Alencar Lima, numa clara demonstração de que compreendiam que as relações de trabalho livre, envolvendo patrão e operário, eram ou deveriam ser diferentes das relações típicas do sistema escravista, pautadas nas relações de deferência e respeito entre senhor – escravo.

Com apenas duas décadas de emancipação e, portanto, fim do trabalho escravo, num contexto em que não se registravam, no Brasil, leis que regulassem as relações entre patrões e empregados no espaço de produção, a reivindicação por direitos passava, também, pela luta contra exploração sobre a força do trabalho. Talvez por isso, os trabalhadores grevistas se dispusessem a combater as práticas e condições que os fizessem lembrar de um passado não muito distante - a escravidão- experimentado, talvez, por eles ou por alguns de seus antepassados, e que por essa razão expressassem: “tudo pelo trabalho livre”.

Essas considerações sobre a greve de 1909, mais do que aspectos conclusivos, apontam apenas para mais uma interpretação acerca da classe trabalhadora ferroviária nos anos que se seguiram à abolição. Um setor do operariado baiano, de nacionalidade brasileira, que em suas experiências grevistas, não fez ecoar, explicitamente, nenhuma corrente do anarco-sindicalismo conforme a historiografia tradicional tanto exaltou como requisito para a organização operária no período republicano. Nem por isso, aqueles trabalhadores deixaram de lutar por melhores condições de trabalho, de combater a subalternidade ou mesmo de afirmar uma idéia de liberdade, de dignidade e direitos distintos dos patrões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer desse estudo, procuramos reconstituir aspectos importantes das experiências de trabalhadores das estradas de ferro da Bahia ao São Francisco e do S. Francisco, entre o final do século XIX e início do XX.

Ao longo do trabalho, nos debruçamos sobre os primórdios da linha ferroviária que ligava a capital baiana ao rio São Francisco e os interesses empresariais que acompanharam a companhia concessionária que a arrendou em 1909. Esse esforço de análise apontou para evidências que sublinhavam a multiplicidade de experiências e trajetórias que compuseram o universo de trabalho ferroviário no século XIX. No espaço de trabalho da ferrovia encontramos imigrantes, nacionais e - apesar das restrições legais - mão-de-obra cativa, em pleno período escravista. Enfim, trabalhadores de diversas origens e tradições marcaram a história da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco no período oitocentista.

Nessa perspectiva, acreditamos que hoje não tem grande sustentação o argumento, presente em alguns estudos sobre o assunto, que asseverava a incompatibilidade entre a experiência ferroviária e a escravidão no Brasil. Como vimos, na Bahia, certamente, escravos e seus descendentes estiveram tanto na fase de construção quanto na operação das estradas de ferro. Alguns deles até fugiram dos domínios de seus senhores para afirmar sua idéia de liberdade nos caminhos de ferro da Bahia. A história do escravo Basílio, nesse sentido, não pareceu ser a única no mundo de trabalho da estrada de ferro baiana.

Esse cenário do universo de trabalho ferroviário, a partir de então, demonstrava ser um caminho viável e instigante para traçar um panorama das relações e do processo de trabalho nos anos que se seguiram a abolição. Os trabalhadores, que se empregaram naquela estrada de ferro no pós-abolição, foram submetidos a um despótico regulamento que procurava intensificar a experiência de exploração da força de trabalho, com códigos que, algumas vezes, lembrava a escravidão. Esse regulamento da estrada de ferro de 1893, conforme já ressaltado, tratava-se de um manual disciplinar, elaborado pela ótica patronal e consoante com a nova ideologia do trabalho do período republicano. Segundo essa concepção, era preciso ordenar, reprimir e disciplinar os trabalhadores.

Entretanto, esses trabalhadores, mesmo diante desse mundo de trabalho adverso e da insegurança da vida material e cotidiana que caracterizava aquela sociedade, desenvolveram

culturas e práticas associativas que lhes garantiram, além de assistência mútua e solidariedades, a criação de espaços de lazer e sociabilidades. Essas ações operárias ajudaram a amenizar as dificuldades impostas pelas precárias condições de vida da classe trabalhadora.

As imposições disciplinares e as condições precárias nas quais estavam submetidos aqueles trabalhadores ferroviários foram veementemente denunciadas nos conflitos abertos que se deram em 1909 na Bahia. Naquele ano, os operários da estrada de ferro organizaram-se e apresentaram uma longa pauta de reclamações que incluíam, dentre outras, reajustes de salários, diminuição das jornadas e críticas as insuportáveis relações de trabalho. Convém ressaltar que a questão salarial já havia também ocupado outras mobilizações grevistas promovidas por trabalhadores ferroviários no final do século XIX. Basta apenas lembrar das motivações da greve liderada por Galdino Calmon, filho de africano, nos idos de 1894 em Salvador.

Mas o que impressionou nas mobilizações grevistas de 1909, além das retaliações patronais, foi o conjunto de estratégias e a capacidade de resistência demonstrada por esses operários. Essas greves, que por três vezes consecutivas paralisaram o tráfego da única estrada que ligava a capital ao interior do estado, expressaram, sob vários aspectos, que muitos desses trabalhadores se reconheceram em interesses e em objetivos comuns, manifestando solidariedades. Fossem mobilizando espaços associativos, fossem construindo movimentos de greve, os trabalhadores da ferrovia da Bahia ao S. Francisco vivenciaram suas experiências de classe.

FONTES CITADAS

BIBLIOTECA PÚBLICA DO ESTADO DA BAHIA

Periódicos:

Jornal de Notícias. 10/08/1892.
Jornal de Notícias. 15/04/1893.
Jornal de Notícias. 20/07/1893.
Jornal de Notícias. 12/01/1894.
Jornal de Notícias. 07/02/1894.
Jornal de Notícias. 09/02/1894.
Jornal de Notícias. 28/02/1894.

Diário da Bahia. 25/01/1901.
Diário da Bahia. 23/05/1901.
Diário da Bahia. 27/05/1909.
Diário da Bahia. 05/06/1901.
Diário da Bahia. 02/07/1901.
Diário da Bahia. 18/10/1901.

Diário Oficial do Estado da Bahia. 19/02/1921.
Diário Oficial do Estado da Bahia. 18/03/1920.

Gazeta do Povo. 14/10/1909.
Gazeta do Povo. 15/10/1909
Gazeta do Povo. 16/10/1909.
Gazeta do Povo. 18/10/1909.
Gazeta do Povo. 03/11/1909.
Gazeta do Povo. 04/11/1909.
Gazeta do Povo. 05/11/1909.
Gazeta do Povo. 06/11/1909.
Gazeta do Povo. 08/11/1909.
Gazeta do Povo. 09/11/1909.
Gazeta do Povo. 10/11/1909.
Gazeta do Povo. 11/11/1909.
Gazeta do Povo. 12/11/1909.
Gazeta do Povo. 13/11/1909.
Gazeta do Povo. 16/11/1909.
Gazeta do Povo. 18/11/1909.
Gazeta do Povo. 27/11/1909.
Gazeta do Povo. 30/11/1909.
Gazeta do Povo. 01/12/1909.
Gazeta do Povo. 02/12/1909.
Gazeta do Povo. 03/12/1909.
Gazeta do Povo. 06/12/1909.
Gazeta do Povo. 09/12/1909.
Gazeta do Povo. 10/12/1909.
Gazeta do Povo. 11/12/1909.
Gazeta do Povo. 13/12/1909.

Livros e memórias:

ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. *Memória sobre as estradas de ferro do Estado da Bahia.* Instituto Politécnico, 1908.

Relatórios Institucionais:

Relatório do ano de 1898 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo.

Relatório do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo.

Relatório da Associação Geral de Auxílios. 1903.

FUNDAÇÃO CLEMENTE MARIANI

MESQUITA, Elpídio. *Viação férrea da Bahia*. 1910.

MUNIZ, Antonio Ferrão; Junqueira, Luiz Francisco; Sé, Justino de Sento. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro*. Bahia: Tip. Republicana do Guaycuru. 1852.

Regulamento Interno e Instruções Para os Empregados do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. 1893. Bahia. Oficina dos Dois Mundos. 450p.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A

Planta da Estrada de Ferro do São Francisco. 1900. Coleção organizada pelo diretor e engenheiro-chefe Miguel de Teive e Argollo.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

Relatórios do presidente da Província (disponível em <http://www.crl.edu/content.asp>.)

Fala com que abriu a 57ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Barão Homem de Mello, 1º de maio de 1878.

Fala com que o comendador Antonio Candido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, 1º de março de 1874.

Fala com que o desembargador João Antonio de Araújo Freitas Henriques abriu a 1ª sessão da 19ª Legislatura da Assembléia Provincial da Bahia, 1º de março de 1872.

Fala proferida na abertura da 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial pelo conselheiro João Capistrano Bandeira de Melo, presidente da Província, 04 de outubro de 1887.

Fala proferida na abertura da 2ª sessão legislativa da Assembléia Provincial da Bahia pelo conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza, 03 de abril de 1883.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, 14 de maio de 1856.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, 03 de setembro de 1857.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo 1º vice-presidente da Província Manoel Messias de Leão, 15 de setembro de 1858.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Antonio da Costa Pinto, 1º de março de 1861.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da província Francisco Xavier Paes Barreto, 15 de março de 1859.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1855.

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente da Província Herculano Ferreira Pena, 10 de abril de 1860.

Fala que proferiu na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia o presidente da Província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, 1º de março de 1863.

Relatório apresentado a Assembléia Legislativa da Bahia pelo Barão de São Lourenço, presidente da Província, 06 de março de 1870.

Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Barão de São Lourenço, presidente da Província, 11 de abril de 1869.

Relatório apresentado na abertura da 2ª sessão da 20ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo doutor Venâncio José de Oliveira Lisboa, 1º de março de 1875.

Relatório apresentado na abertura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente Luiz Antonio da Silva Nunes, 1º de maio de 1876.

Relatório com que Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, presidente da Província, passou interinamente a administração da mesma a Manuel Maria do Amaral, 15 de dezembro de 1863.

Relatório com que Henrique Pereira Lucena passou a administração da Província ao conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, 05 de fevereiro de 1877.

Relatório com que o conselheiro Manoel do Nascimento Machado Portella passou a administração da Província ao desembargador Aurélio Ferreira Espinheira, 1º de abril de 1889.

Relatório que Henrique Pereira Lucena apresentou ao conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, na ocasião da transferência da administração da Província, 05 de fevereiro de 1877.

Relatório do Presidente da Província Luiz Antonio da Silva Nunes, 1876.

Seção Colonial e Provincial (série viação)

Ofício enviado ao Presidente da Província pelo Consulado Sardo in Bahia, 04 de junho de 1859, maço 4967.

Ofício do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 25 de julho de 1859.

Ofício do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 26 de julho de 1859.

Ofício do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 06 de setembro de 1859.

Ofício do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 07 de janeiro de 1860.

Ofício do superintendente da companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província, 09 de janeiro de 1859.

Listas de trabalhadores nacionais empregados nas obras da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. 1861.

Ofício do engenheiro fiscal da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da Província Antonio da Costa Pinto, 19 de novembro de 1860.

Ofício da Secretaria de Segurança de Polícia da Bahia. 27 de janeiro de 1868.

Distribuição de cinco mil ações. Presidente da Província. Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (1858-1864).

Seção Judiciária

Tribunal de Relação. Seção Judiciária. Série atropelo com morte. Vítima: Manoel Bispo da Silva.

Tribunal de Justiça. Seção Judiciária. Série Denúncia. Réu: Adelino Paulino, maquinista da estrada de ferro. Localidade: Juazeiro.

Série Liquidação de Firma. Interessado: João Serravalle; E/ou partes: Miguel de Teive e Argollo. 73/2627/02.

Tribunal de Justiça. Seção Judiciária. Interessados: Miranda, Francisco de e outros. E/ou partes: Estrada de Ferro da Bahia. 1894. 202/01/12.

Periódicos:

A Bahia. 16/10/1909.

A Bahia. 17/10/1909.

A Bahia. 19/10/1909.

A Bahia. 28/11/1909.

A Bahia. 30/11/1909.

A Bahia. 01/12/1909.

A Bahia. 10/12/1909.

A Bahia. 12/12/1909.

Diário de Notícias. 14/10/1909.

Diário de Notícias. 15/10/1909.

Diário de Notícias. 20/10/1909.

Diário de Notícias. 03/11/1909.

Diário de Notícias. 04/11/1909.
Diário de Notícias. 05/11/1909.
Diário de Notícias. 06/11/1909.
Diário de Notícias. 08/11/1909.
Diário de Notícias. 09/11/1909.
Diário de Notícias. 10/11/1909.
Diário de Notícias. 11/11/1909.
Diário de Notícias. 12/11/1909.
Diário de Notícias. 13/11/1909.
Diário de Notícias. 17/11/1909.
Diário de Notícias. 19/11/1909.
Diário de Notícias. 23/11/1909.
Diário de Notícias. 29/11/1909.
Diário de Notícias. 30/11/1909.
Diário de Notícias. 02/12/1909.
Diário de Notícias. 06/12/1909.
Diário de Notícias. 10/12/1909.
Diário de Notícias. 13/12/1909.
Diário de Notícias. 14/12/1909.
Diário de Notícias. 15/12/1909.
Diário de Notícias. 16/12/1909.
Diário de Notícias. 17/12/1909.

Outros:

Mensagem apresentada a Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1. sessão ordinária da 10. Legislatura pelo João Ferreira de A. Pinho. 1909.

Livro de Matrícula dos Cantos.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA

Ata da quarta sessão ordinária da diretoria da ACB. 03/1909.

Ata da quarta sessão ordinária da diretoria da ACB. 20/03/1909.

Ata da décima quarta sessão ordinária da ACB. 06/07/1909.

Ata da décima oitava sessão ordinária da diretoria da ACB. 10/08/1909.

Ata da vigésima sessão da diretoria da ACB. 28/09/1909.

Ata da décima segunda sessão ordinária da diretoria da ACB. 08/06/1909.

Ata da Vigésima nona sessão ordinária da diretoria da ACB.

MUSEU CASA DO SERTÃO

O Município. 10/1909.

BIBLIOTECA NACIONAL

Jornal do Comércio. 15/10/1909.

BIBLIOTECA DO IFCH-UNICAMP

I Centenário das ferrovias brasileiras (diversos autores). Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1954).

INSTITUTION OF CIVIL ENGINEERS LONDON (INGLATERRA)

Fotografias de MULOCK, Benjamin. Imagens gentilmente cedidas por Jonh Vignoles.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA BAHIA

Relatório do ano de 1891 do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Agricultura, Comércio e Obras públicas por Miguel de Teive e Argollo, diretor engenheiro.

FUNDAÇÃO IRACI GAMA

Correio de Alagoinhas. 11/02/1905.
Correio de Alagoinhas. 16/07/1905.
Correio de Alagoinhas. 30/07/1905.
Correio de Alagoinhas. 10/12/1905.
Correio de Alagoinhas. 07/01/1906.
Correio de Alagoinhas. 14/01/1906.
Correio de Alagoinhas. 04/02/1906.
Correio de Alagoinhas. 18/05/1929.

NÚCLEO DOCUMENTAL DA POLÍCIA MILITAR- AFLITOS

Livro de Registro de Detalhe. 1. Corpo de Regimento Policial da Bahia. 1909-1910. Núcleo de Documental da PM de Aflitos.

ACERVO DA CÚRIA DIOCESANA - UCSAL

Genere. 1901. 25 GE.22. CRD. Acervo da Cúria Diocesana/UCSAL.
Vita et Moribus. 92-M07. CRD. Acervo da Cúria Diocesana/UCSAL.
Patrimônio. José Alfredo Araújo. 68-PA. 22. Acervo da Cúria Diocesana/UCSAL.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (CRL). BRAZILIAN GOVERNMENT DOCUMENT DIGITIZATION PROJECT. Documentos Ministeriais disponíveis em <http://www.crl.edu/content.asp>

Ministério da Agricultura. 1888.
Ministério da Agricultura. 1895.
Ministério da Agricultura. 1896.
Ministério da Agricultura. 1898.
Ministério da Agricultura. 1899.
Relatório do Ministério da Fazenda. 1902.
Relatório do Ministério das Indústrias, Viação e Obras Públicas. 1902.

ENTREVISTAS

Entrevista realizada com o Sr. Zinho. Aramari - Bahia- 2006.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. *O civismo dos baianos - comemorações do Dois de Julho (1889-1923)*. 1997. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA, Salvador. 1997.
- ARANTES, Érika B. *O Porto Negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX*. 2005. Dissertação (Mestrado em História)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2005.
- BACELAR, Jeferson. *Etnicidade. Ser negro em Salvador*. Salvador: Ianamá; Programa de Estudos do Negro na Bahia (PENBA), 1989.
- _____. Livres negros, negros livres. *Anais do 4º Congresso de História da Bahia*. [Salvador 450 anos], 27 de setembro a 1º de outubro de 1999 - Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos, 2001.
- BAHIA. Assembléia Legislativa. Superintendente de Apoio Parlamentar. Divisão de Pesquisa. *A Bahia de todos os fatos. Cenas da vida republicana (1889-1991)*. Salvador: Assembléia Legislativa, 1996.
- BATALHA, Cláudio. H. M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. *Cadernos do AEL: Sociedades Operárias e Mutualismo*. nº 10/11.
- _____. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2000.
- _____. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- _____. Cultura Associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. In: BATALHA, C. H. M; SILVA, F. T; FORTES, A. (orgs.). *Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- _____. Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República. In: LIBBY, Douglas C., FURTADO, Júnia F. (Orgs.). *Trabalho Livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

- BIONDI, Luigi. Entre associações étnicas e de classe. Os processos de organização política e sindical dos trabalhadores italianos na cidade de São Paulo (1890-1920). 2002. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, UNICAMP, Campinas, 2002.
- BRITO, Jailton L. *Abolição na Bahia (1870-1888)*. Salvador: CEB, 2003.
- CALVO, Célia R. *Trabalho e ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista (1890-1925)*. 1994. Dissertação (Mestrado em História). PUC, São Paulo, 1994.
- CAMELO FILHO, José V. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, UNICAMP, Campinas, 2000.
- CARLETTO, Cássia Maria M. *A estrada de ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 1979.
- CASTELLUCCI, Aldrin A. S. *Indústrias e operários baianos numa conjuntura de crise (1914-1921)*. Salvador: Fieb, 2004.
- _____. *Política e trabalho na transição do século XX para o XX: estudo de trajetórias de integrantes do Centro Operário da Bahia*. In: Anais do XXIII Simpósio Nacional de História. Londrina. ANPUH, 2005.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- _____. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- _____. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- CONNIFF, Michael L. Voluntary Associations in Rio, 1870-1945. A new approach to Urban Social Dynamics. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, vol. 17, n. 1, feb., 1975.
- COSTA, Emília V. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 1976. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 1976.

- CRUZ, Heloisa de F. *Trabalhadores em serviço: dominação e resistência*. São Paulo: Marco Zero/CNPq, 1991.
- CRUZ, Maria Cecília V. e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, 2000, p. 243-290.
- CUNHA, Silvio Humberto P. *Um retrato fiel da Bahia: sociedade – racismo- economia na transição para o trabalho livre no recôncavo açucareiro, 1871- 1902*. 2004. Tese (Doutorado em Economia), Instituto de Economia, UNICAMP, 2004.
- DECCA, Maria Auxiliadora G. *A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo. (1920-1934)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFBA, Salvador, 2005.
- _____. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.
- FERREIRA, Manoel R. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 1980.
- HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- FERREIRA, Maria de M., AMADO, Janaina (Orgs.). *Usos e abusos da História Oral*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- FERREIRA, Maria S. Ferrovia e ferroviário: a politização do processo de trabalho. *História*, São Paulo, n. 9, 23-37, 1990.
- _____. Cultura e imaginário social: a experiência ferroviária. *História*, São Paulo, n. 11, p. 137-150, 1992.
- _____. Espaço de trabalho: palco de lutas cotidianas. *Revista de Pós - graduação em História*. n. 1. 1993.
- FONTES, José Raimundo. *Manifestações operárias na Bahia: o movimento grevista (1888-1930)*. 1982. Dissertação (Mestrado em História) – FFCH-UFBA, Salvador. 1892
- FORTES, Alexandre, SILVA, Fernando T. et al (Orgs.). *Na Luta por Direitos. Estudos Recentes em História Social do Trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias e trajetórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910*. 2004. Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2004.

FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil*. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 2000.

GOMES, Flávio dos S. Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil Escravista. *Tempo*, Revista de História da UFF, Niterói, v. 1, abr. 1996.

HALL, Michael M., PINHEIRO, Paulo S. Imigração e movimento operário: uma interpretação. In: DEL ROIO, José Luiz (Org.). *Trabalhadores do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1990.

HARRES, Marluza M. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). *História Unisinos*. n. 6, p. 219-250, 2002.

HOBBSBAWM, Eric. J. *A era do capital, 1848-1875*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

KAREH, A. *Filha branca de mãe preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

KATINSKY, Julio Roberto. Ferrovias nacionais. In: MOTOYAMA, Shozo (coord). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Editora da Unesp, 1994.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. *História econômica e história de empresas*, volume 3, p. 43-76, 2000.

LARA, Silvia H. *Campos da Violência*. Escravos e Senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

_____. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*, São Paulo, v.16, out., 1998.

_____; J. M. N. Mendonça. Apresentação. In: LARA, S. H; J. M. N. Mendonça. (Orgs.) *Direitos e Justiça no Brasil*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.

LEME, Dulce Maria P. de C. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.

LONER, Ana Beatriz. *Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*, Pelotas: Editora da UFPEL; Unitrabalho, 2001.

LOPES, José Sérgio L. *A tecelagem dos conflitos de classe na “cidade das chaminés”*. São Paulo: MCT/CNPq, Marco Zero, 1988.

LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado* (o mutualismo assegurado). São Paulo: Contexto; Brasília: CNPq, 1990.

LUSTOSA, Oscar F. *Política e Igreja: o partido católico no Brasil, mito ou realidade?* São Paulo: Ed. Paulinas, 1982.

MARAN, Sheldon L. *Anarquismo, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

MATTOS, Marcelo B. “Classes e Lutas de Classes”. In: *História: pensar e fazer*. RJ: UFF, 1998. _____ . *Experiências Comuns: escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. 2005. Tese (Professor Adjunto de História)-UFF, Niterói, 2005.

MATTOSO, Kátia Maria de Q. *Bahia, a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

NOMELINI, Paula Christina B. *Sociedade Humanitária Operária: o mutualismo no estudo da classe operária*. 2003. Monografia. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, UNICAMP, Campinas. 2003.

PASSOS, Mauro. *A classe trabalhadora em Minas Gerais e a Igreja Católica*. A ponta de uma memória (1900-1930). São Paulo: Ed. Loyola, 1991.

PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: operários, mulheres, prisioneiros*. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1988.

PETERSEN, Silvia R. F. “Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira”. In: ARAÚJO, Angela M. C. (org.). *Trabalho, Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997.

PINHEIRO, Paulo S. O proletariado industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org.). *O Brasil Republicano: sociedade e instituições (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand, 1990. _____; HALL, Michael M. *A classe operária no Brasil (1889-1930)*. Documentos. Vol. 1- O movimento operário. São Paulo: Alfa Omega, 1979.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente? *Projeto História*, São Paulo, n. 14, fev., 1997.

RAGO, Luzia Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar (Brasil, 1890-1930)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985;

REIS, João José; GOMES, Flávio dos S. (Orgs.). *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

- SAES, Flávio A. M. de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.
- SANCHES, Maria Aparecida dos P. *Fogões, pratos e panelas: relações de trabalho em Salvador envolvendo empregados e patroas*. 1998. Dissertação (Mestrado em História). Ufba, Salvador.
- SANTOS, Mario Augusto da S. *Associação Comercial na Primeira República: um grupo de pressão*. Salvador: Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo, 1985.
- _____. *A República do povo: sobrevivência e tensão (1890-1930)*. Salvador: Edufba, 2001.
- SAVAGE, Mike. Classe e História do Trabalho. In: BATALHA, C. H. M; SILVA, F. T; FORTES, A. (orgs.). *Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e ferroviários*. Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982.
- SILVA, Eduardo. Fugas, revoltas e quilombos: os limites da negociação. In: REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- SILVA, Elizete da. *Cidadãos de outra pátria: anglicanos e batistas na Bahia*. 1998. Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1998.
- SILVA, Maria Conceição C. e. *Sociedade Montepio dos Artistas na Bahia*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia, Fundação Cultural, EGBA, 1998.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa – Omega, 1976.
- SIQUEIRA, Uassyr de. *Clubes e Sociedades de Trabalhadores do Bom Retiro*. Organização, lutas e lazer em um bairro paulistano (1915-1924). 2002. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2002.
- SOUZA, George Evergton S. *Entre o religioso e o político: uma história do Círculo Operário na Bahia*. 1996. Dissertação (Mestrado em História) - FFCH-UFBA, 1996.
- TAVARES, Luiz Henrique D. *A involução industrial da Bahia*. Salvador: Publicação da UFBA, 1966.
- _____. *História da Bahia*. São Paulo: Ed. da Unesp, Salvador: Edufba, 2001.

TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol.1.

_____. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Negro, Antônio L.; Silva, Sérgio. (Orgs.). Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

THOMSON, Alistar. Reconstituindo a memória: questões sobre a relação entre a História Oral e as memórias. *Projeto História*, São Paulo, n. 15, abr., 1997.

TRENTO, Ângelo. Imigração e movimento operário. In: TRENTO, A. *Do outro lado do Atlântico: um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988.

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano*. Feira de Santana: UEFS, 2001.

_____. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX. Estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 28, p. 09-120, jan/jun. 2003.