

GLAUCIA CRISTINA CANDIAN FRACCARO

Morigerados e Revoltados
Trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da
Leopoldina (1889-1920).

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. Cláudio Henrique de Moraes Batalha.

Este exemplar corresponde à redação final da Dissertação defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em 20 / 02 / 2008.

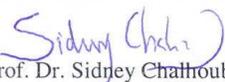
BANCA



Prof. Dr. Cláudio Henrique de Moraes Batalha (orientador)



Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos



Prof. Dr. Sidjey Chalhoub

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva – (Suplente)

Profa. Dra. Liliana Segnini – (Suplente)

FEVEREIRO/2008

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

F841m

Fraccaro, Gláucia Cristina Candian
Morigerados e revoltados: trabalho e organização de
ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920) /
Gláucia Cristina Candian Fraccaro . - - Campinas, SP : [s. n.],
2008.

Orientador: Cláudio Henrique de Moraes Batalha.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Ferroviários – Rio de Janeiro (Brasil) – Séc. XIX-XX.
2. Movimento operário. I. Batalha, Cláudio Henrique de
Moraes. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de
Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Título em inglês: Diligents and rebellions : work and railroad workers
organization at Estrada de Ferro Central do Brasil and Leopoldina Railway
Company (1889-1920)

Palavras chaves em inglês (keywords) : **Railroad workers -Rio de Janeiro**
(Brasil) – Séc. XIX-XX.
Labor movement

Área de Concentração: História Social

Titulação: Mestre em História

Banca examinadora: Cláudio Henrique de Moraes Batalha, Marcelo
Badaró Mattos, Sidney Chalhoub

Data da defesa: 20-02-2008

Programa de Pós-Graduação: Mestrado em História

*Ao meu pai,
como eu havia prometido.*

Agradecimentos

Há muito o quê retribuir. Desde que eu decidi continuar os estudos, muita gente querida se empenhou para que eu chegasse até o fim.

Dentre os meus, minha mãe, a Fátima, não poupou esforços e agüentou com paciência minhas ausências. Reconheço o esforço dela por muito mais. Laura, além da sua companhia dedicou parte do seu tempo a juntar e a tabular as minhas fontes. Tio Paulo é com quem divido a paixão pelas ferrovias, mas ele divide conosco muito mais.

Agradeço a amizade e as leituras que fizeram Letícia Canelas, Lívia Tiede, Letícia Ippolito, Robério Souza, Isabela Carvalho e Eneida Mercadante. A Carlos Eduardo Araújo, agradeço o solidário abrigo que me deu no Rio de Janeiro.

Sou muito grata à Maria Januária Vilela Santos e Dainis Karepovs por me incentivarem a continuar no ofício da história.

Ao pessoal do Arquivo Edgard Leuenroth, agradeço a dedicação com atendem aos pesquisadores.

D. Lourdes e Roberta são as guardiãs da memória e de uma vasta documentação sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil. Minha pesquisa deve muito a elas por abrirem as portas do acervo da Rede Ferroviária Federal e do Museu do Trem, no Rio de Janeiro.

Agradeço também ao pessoal do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, especialmente a Sático Nunes.

Os professores Michael McDonald Hall, Fernando Teixeira da Silva e o orientador Cláudio Batalha contribuíram enormemente a esse trabalho com leituras e indicações de livros e fontes.

Ao Samuel, que ajudou em tudo, agradeço com todo o meu amor.

Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pelo financiamento dessa pesquisa.

RESUMO: Os ferroviários são a elite do trabalho? A dissertação, que ora apresento, pretendeu elaborar uma história dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil no contexto da formação da classe operária carioca, da proclamação da República à greve geral de 1920, no Rio de Janeiro, iniciada pelos trabalhadores da Leopoldina Railway Company. Busquei compreender o conjunto de suas propostas e práticas de organização com intenção de desvendar a experiência desses trabalhadores a partir de suas condições de trabalho e em suas particularidades como categoria, levando em consideração o poder de barganha junto aos dirigentes da empresa e ao Poder Público. Para tanto, foi necessário refletir sobre a divisão do trabalho na estrada de ferro, o cotidiano do serviço e as relações estabelecidas com o movimento operário da Primeira República.

ABSTRACT: Are the railway workers a labor aristocracy? This dissertation intends to be a history of the Estrada de Ferro Central do Brasil's railroad workers, during the context of Rio de Janeiro's working class formation, from the first years of the Republic up to the general strike of 1920, in Rio de Janeiro, initiated by the workers of the Leopoldina Railroad Company. It tries to understand the conjunction of their proposals and the organizational practice with the aim of revealing the experiences of these workers, from their work conditions to the particularities of their occupation, considering the bargaining policies with company officials and civil authorities. In order to achieve this proposal, it was necessary to reflect on work division at the railway company, the routine of tasks and the relations established between railroad workers and the larger labor movement during the Brazilian First Republic.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	10
A FERROVIA NO RIO DE JANEIRO	14
CAPÍTULO 1 – MORIGERAÇÃO E TRABALHO NA CENTRAL DO BRASIL	17
UMA VIDA DE TRABALHO NA FERROVIA	23
OS OPERÁRIOS DA CENTRAL DO BRASIL	35
EMPRESA FUNERÁRIA CAVEIRA DE BURRO.....	40
CAPÍTULO 2 – “TER-NOS-HÁ PELA PROA!”: AFIRMAÇÃO E LUTA PELOS PRÓPRIOS INTERESSES	49
A CONFLITUOSA HIERARQUIA	50
GATUNAGEM E INSUBORDINAÇÃO	57
DIREITO A GARANTIAS	61
FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS OU OPERÁRIOS DA UNIÃO?	66
CAPÍTULO 3 – GREVES, MOTINS E MOVIMENTO OPERÁRIO	73
“UNIÃO, PAZ E JUSTIÇA”	73
GREVES NA CENTRAL DO BRASIL E “DESASTRES PROPOSITAIS”	81
CAPÍTULO 4 – A LEOPOLDINA RAILWAY E A GREVE DE 1920	101
A ESTRADA DE FERRO E O MOTIM DE 1919.....	101
A GREVE DE 1920.....	105
CONSIDERAÇÕES FINAIS	125
FONTES E BIBLIOGRAFIA	129
FONTES	129
BIBLIOGRAFIA.....	132

Introdução

Dia 11 de outubro de 1889. Os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil, então Estrada de Ferro D. Pedro II, paralisaram seus serviços por não terem recebido um esperado aumento de salário. Antes mesmo do início da greve, foram presos como líderes da mobilização os ferroviários José Martins da Rocha e Luiz Fellipe Cotegipe. No relatório do ocorrido, o delegado Dr. Telles de Menezes insistiu em não qualificar o fato como *grève*, no sentido usado comumente na Europa, e assim classificou-a: “uma petição coletiva exaltada de operários que cometem atos impróprios”.¹

No dia 15 de março de 1920, começou a greve dos ferroviários da Leopoldina Railway Company – em pauta estava o aumento de salários, regras para contratações definitivas e o fim dos trabalhos aos domingos. Simultaneamente, os ferroviários fundaram a União dos Empregados da Leopoldina (UEL) que se tornou o centro da ação grevista, congregando sempre muitas pessoas nas assembléias e reuniões por ser vizinha da sede da diretoria da estrada. A UEL era o ponto de referência para os ferroviários em greve no Distrito Federal, mas a mobilização também envolveu trabalhadores de outras localidades, já que os trilhos da Leopoldina cortavam os estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

Entre a mobilização de 1889 e a greve geral de 1920, entre a Central do Brasil e a Leopoldina havia, então, diferenças de grandes proporções. No primeiro caso, a polícia

¹ *Gazeta de Notícias*, 12/10/1889, p.03.

logo conseguiu controlar o movimento, no segundo o Rio de Janeiro todo parou com a solidariedade de outros setores aos grevistas. Esse foi o ponto de partida da pesquisa que ora apresento.

Os ferroviários ocupavam um setor essencial no período. Responsáveis pelo escoamento do café, as ferrovias transportavam nos trilhos a base da economia da época. Assim como o porto, a ferrovia era para o Estado um setor sensível – guardada por ele, não deveria apresentar instabilidade. Parar as atividades da ferrovia era uma atitude que adquiria, então, grandes proporções: não só as empresas que a gerenciavam tinham seus lucros afetados, mas todos os que dela dependiam.

Além disso, a despeito da grande importância estratégica que o setor ferroviário tinha na época em questão, os ferroviários não se organizaram de forma sistemática ou sólida por meio de associações duradouras. Meu objetivo nesta pesquisa foi investigar as formas de organização dos ferroviários do Rio de Janeiro ao longo da Primeira República, até 1920, ano da Greve da Leopoldina.

Pretendi, portanto, elaborar uma história dessa categoria no contexto da formação da classe operária carioca buscando compreender o conjunto de propostas e práticas de organização dos ferroviários, a experiência desses trabalhadores a partir de suas condições de trabalho e em suas particularidades como categoria, levando em consideração o poder de barganha junto aos dirigentes da empresa e ao Poder Público.

Em princípio, acreditei que era possível elaborar uma comparação entre o trabalho na Estrada de Ferro Central do Brasil e na Leopoldina Railway, no entanto, as fontes apresentaram maciçamente mais informações sobre a estatal. Nem mesmo a extensão dos trilhos da inglesa até ao subúrbio da Capital Federal propiciou que se acompanhassem cotidianamente as condições de trabalho, já que raras eram as notícias que saíam na imprensa, uma das principais fontes desse trabalho. Portanto, a pesquisa

privilegia a análise do trabalho na Central do Brasil até a greve da Leopoldina, em 1920, quando a paralisação dos trabalhadores tomou a pauta da imprensa carioca.

O primeiro capítulo pretende esmiuçar a condução do serviço na ferrovia estatal ao abordar a complexidade da divisão do trabalho, o discurso que identificava os trabalhadores, a ampla variação salarial e de cargos e os conflitos entre empregados e chefes. A intenção foi compreender como se constituiu uma “cultura de classe” e os valores que nortearam essa formulação dentre os empregados da ferrovia.

O liberalismo vigente na Primeira República furtou-se a regular sistematicamente o trabalho, mas não pode fazê-lo com os trabalhadores que serviam as repartições públicas. Os ferroviários, desde a construção da ferrovia, estiveram submetidos a um regulamento com estatuto de lei e à condição ambígua de funcionários públicos ou operários do Estado. Desse modo, eles estabeleceram várias formas de articular seus interesses quer enfrentamento direto, quer pela via burocrática, tema do capítulo dois.

Em contrapartida, mesmo que raras e efêmeras, as greves também foram outra forma de pressionar a direção da estrada e o governo em prol de suas causas. Por isso, abordo no capítulo três como funcionaram as “paredes”, bem como as associações de classe das quais os ferroviários faziam parte e as relações que mantiveram com o movimento operário da época.

O capítulo quatro remonta à greve da Leopoldina de 1920, quando os empregados da inglesa aderiram em massa ao movimento, os apoios recebidos, as dissensões e a ínfima participação do pessoal da Central do Brasil. A greve dos ferroviários acabou gerando a maior greve geral que o Rio de Janeiro tinha vivido até então, e pode ser vista como um marco do movimento de trabalhadores de ferrovias antes da intervenção do Estado nas relações de trabalho.

Os ferroviários sempre chamaram a atenção de interessados na história do trabalho. Com o estudo deste ramo de atividades pode-se discutir acerca do trabalho qualificado num setor estratégico e, conseqüentemente, os reflexos que essas condições levam para o movimento operário². É esse universo que pretendo explorar a partir daqui.

A ferrovia no Rio de Janeiro

Entre os anos de 1830 e 1870, o surgimento das estradas de ferro gerou, como um dos seus principais efeitos, uma nova ocupação para a população: a operação das ferrovias. Na Inglaterra, nesse tempo, o número de trabalhadores do setor aumentou de 1850 para 60.000 empregados, evidenciando-se como um novo e sólido pilar na estrutura social daquele país³.

Das muitas inovações tecnológicas do século XIX, poucas causaram tanto interesse e expectativas como a ferrovia. Em meio a um tempo que Eugene Ridings chamou de “febre ferroviária”⁴, o Estado brasileiro tomou a frente da construção dos trilhos ao participar da instalação ou operação da maior parte dos projetos, muito mais

² Refiro-me principalmente aos livros P. W. Kingsford. *Victorian Railwaymen – The emergence and growth of railway labour (1830-1870)*. Londres: Frankcass & Co. Ltda, 1970 e W. Licht. *Working for the railroad*. Nova Jérsei, Princeton University Press, s/d., mas há inúmeros outras pesquisas que desvendaram o universo ferroviário também em outros países, dos quais destaco: Juanjo Romero Marín. “Resistencia de los trabajadores cualificados a la hegemonía del capital, Barcelona, 1814-1836”, In: Santiago Castillo (coord.) *El trabajo a través de la historia*. Córdoba, 1995. Joan Bak, “Labour, Community, and the making of a Cross-Class alliance in Brazil: 1917 railroad strikes in Rio Grande do Sul”, *Hispanic American Historical Review*, v. 78, n. 02, (1998). Joel Horowitz, “Occupational community and the creation of a self-styled elite – Railroad workers in Argentina”, *The Americas*, v. 42, n. 01, (1985), pp. 55-81. Henry Reichman. “The 1905 Revolution on the Siberian Railroad”. *The Russian Review*, v. 47, (1988), pp. 25-48. Terry Long. “Occupational and individual identity among Ohio railroad workers of the Steam Era”. *Western Folklore*. n. 51, (1992), pp. 219-236.

³ P. W. Kingsford, *Victorian Railwaymen...* A mesma análise foi feita por Elisabeth Cawthon, Cawthon. *Job accident and the law in England's early railway age – Origins of employer liability and workmen's compensation*. Mellen Press: New York, 1997.

⁴ Eugene Ridings. *Business interests groups in Nineteenth-Century Brazil*. Cambridge University Press, 1994, p. 238.

que as outras nações da América Latina⁵. Foi assim que, em 1897, pouco menos de 90% da malha pertencia ou era garantida pelo Poder Público do Brasil. A presença do Estado nos negócios ferroviários não terminou com o século XIX. Entre 1889 e 1930, a ferrovia foi a espinha dorsal da economia do país, tendo expandido 242%. Em 1930, o Estado era dono de dois terços dos trilhos do território e o Brasil, o sétimo país do mundo em quilômetros de trilhos⁶.

O Rio de Janeiro não foi o centro da exportação do café durante a Primeira República, mesmo tendo um papel relevante nesse setor da economia. Esta posição, galgada pelo Estado por causa do porto, ficou comprometida depois do período de inflação causado pelo encilhamento⁷, mas não afetou o lugar da capital como principal pólo importador⁸.

De acordo com Eulália Lobo, a Capital da República era a maior cidade do Brasil para o critério de mercado consumidor. Na última década do XIX, o crescimento populacional foi de 30%, saltando de 522.651 habitantes para 691.565, como resultado do afluxo de imigrantes⁹. Nesse contexto, o setor dos transportes absorvia cerca de 20% do total do capital investido na cidade e empregava milhares de seus habitantes.

A disposição da ferrovia na cidade em muito determinou a constituição do espaço. As distribuições dos trilhos refletiram e ajudaram na criação e difusão de casas e de estabelecimentos industriais, já que as estações só eram construídas em locações de interesse para as indústrias¹⁰.

⁵ Steven Topik. *The political economy of the Brazilian State (1889-1930)*. University of Texas Press, 1987, p. 94.

⁶ Duncan. *Public and private operation of railways in Brazil*. Nova York: MSA Press, 1968.

⁷ Eulália Lobo. *História do Rio de Janeiro – Do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 445.

⁸ Cláudio Batalha. *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de Doutorado, Universidade de Paris I: 1986.

⁹ Eulália Lobo. *História do Rio de Janeiro...*, p. 463.

¹⁰ Eillen Keremitsis. *The early industrial worker in Rio de Janeiro*. Columbia University, 1982, p. 36.

Em 1858, um passeio imperial marcou a solenidade de inauguração do tráfego da Estrada de Ferro D. Pedro II. A festa refletia o orgulho do início dos trabalhos da estrada que ligaria a Capital do Império à Província de São Paulo. Até 1865, a companhia funcionou como uma empresa privada guarnecida por capital inglês, mas não por falta de meios ou interesse do Estado em gerenciar uma instituição como esta. O incentivo à iniciativa privada era um ensaio para que o Brasil começasse a desenvolver o capitalismo nos moldes europeus, mas o projeto malogrou em debates sobre garantias de lucros em tarifas e logo o governo retomou o empreendimento¹¹. Em 1865, a administração da estrada passou a pertencer ao Estado e, logo depois de proclamada a República, o nome da empresa foi mudado para Estrada de Ferro Central do Brasil.

A Estrada D. Pedro II tinha a finalidade de ligar dois mundos muito diferentes: a produção escravista fluminense e o mercado mundial capitalista, particularmente o inglês. O Estado era seu incondicional fiador, garantia 7% dos lucros, o que tornava difícil conciliar a obtenção de dividendos da Estrada com os interesses dos produtores de café brasileiros, que sempre exigiam a diminuição dos preços dos fretes¹².

Durante a Primeira República, o trabalho na Central do Brasil foi regulado de perto pelo governo, tanto quanto a ferrovia era por ele gerenciada. Isso marcaria não só a administração da empresa como a visão dos que nela trabalhavam, como mostra a pesquisa a seguir.

¹¹ Manuel Fernandes Figueira. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 30.

¹² Almir El Kareh. *Filha branca de mãe preta – A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

Capítulo 1 – Morigeração e trabalho na Central do Brasil

Entre 1889 e 1920, a Estrada de Ferro Central do Brasil empregava milhares de homens que moravam espalhados pelos trilhos em cidades entre Rio de Janeiro e São Paulo¹. Trabalhar na Central do Brasil podia adquirir muitos sentidos diferentes. Altos cargos administrativos e operários jornaleiros estavam sob o comando da Presidência da República e da Câmara dos Deputados e conduziam em seu trabalho parte fundamental da economia da nação. As linhas da Central do Brasil, que cortavam a Capital Federal, levavam diariamente os operários do Rio de Janeiro dos subúrbios ao centro da cidade. Era com esse tipo de atividade que as personagens dessa pesquisa também lidavam no cotidiano, no transporte de “um enorme formigueiro humano alastrado desde as plataformas da estrada”².

Por isso, viviam sob o olhar atento da sociedade. Uma alteração no serviço da Estrada poderia refletir no transporte de cargas, de passageiros ou no abastecimento de alimentos de uma região. O trabalho na ferrovia recebia, então, lugar de destaque na sociedade carioca³. Assim, uma empresa de grandes proporções como a Central do Brasil, gerida pelo Estado e com tarefas importantes para a

¹ Em 1897, 13.665 trabalhavam na Central do Brasil. Em 1920, o número de empregados chegou a 18.774. Os dados foram retirados dos relatórios de diretores enviados anualmente ao Ministro da Viação e Obras Públicas.

² *Gazeta de Notícias*, 31/03/1905, p. 1.

³ Os trabalhadores da Central do Brasil eram frequentadores assíduos da imprensa carioca durante a Primeira República, quando existia a preocupação de mantê-los quase diariamente em pauta. Como o transporte de gêneros de alimentos e de passageiros do centro aos subúrbios fazia parte do cotidiano da cidade, também era comum que o leitor encontrasse reclamações na imprensa sobre os serviços que a Central do Brasil prestava, o que colocava em evidência a conduta dos trabalhadores como um serviço de utilidade pública. Por esse motivo, as fontes hemerográficas foram fundamentais para a realização dessa pesquisa.

economia, possuía uma minuciosa organização do trabalho em cinco divisões: Administração Central, Tráfego, Contabilidade, Locomoção e Via Permanente.

Para cada um dos referidos setores, estabelecia-se um chefe imediatamente subordinado ao diretor, que tinha a seu cargo apenas a Administração Central. Quando a administração da estrada decidia pela construção de um novo trecho das linhas, abria-se uma sexta divisão que passava a ser chamada de Prolongamento, que na maior parte das vezes, era extinta tão logo os trabalhos de construção terminavam.

À seção do Tráfego eram atribuídos os assuntos concernentes ao serviço de passageiros nas estações, recebimentos e guarda de bagagens e mercadorias; o chefe do tráfego era o responsável por ela e deveria fiscalizar o movimento dos trens e observar a segurança. A divisão tinha sua sede no edifício da Estação Central e era subdividida em distritos. À Inspetoria do Movimento, parte do Tráfego, estavam subordinados os seguintes empregados: condutores, bagageiros, guarda-freios, agentes de estação, ajudantes, fiéis, bilheteiros, conferentes, guardas, cabineiros, trabalhadores, serventes, despachantes e telegrafistas.

A seção de contabilidade era responsável pelo processamento e conferência das contas da estrada, aos empregados que a compunham pertenciam todas as categorias do pessoal do escritório. Sua sede esteve localizada no edifício junto à Estação Central.

A quarta divisão, a Locomoção, abrangia tudo quanto concernia as atividades relacionadas ao serviço das locomotivas e à construção, conservação e reparação do material rodante. São estes os empregados designados como “operários”. Essa divisão era distribuída em seções: em São Diogo, na Capital, funcionava uma oficina de depósito, e outra no Engenho de Dentro, que era a sede. Em São Diogo, os empregados compreendiam: ajudantes de mestres, ajudantes, torneiros, ferreiros, serralheiros, fundidores, pedreiros, carpinteiros, modeladores, pintores, consertadores de carros e maquinistas de motores. No Engenho de Dentro os trabalhos eram exercidos por mestres, ajudantes, limadores, torneiros, carpinteiros, serralheiros, caldeireiros, fundidores, ferreiros, pintores, modeladores, correeiros,

pedreiros, guardas, consertadores de carros e trabalhadores. Esta oficina era responsável pela reparação e montagem das locomotivas da Estrada.

O serviço da Via Permanente, a quinta divisão, envolvia todos os trabalhos de construção, reparação e melhoramentos das linhas; deveria ser dirigida por um chefe de linha e um ajudante. As sedes estavam espalhadas por trecho da estrada e a divisão era composta por engenheiros residentes, ajudantes, auxiliares, armazenistas, mestres de linha, encarregados de sinais, encarregados de canteiros, carpinteiros, pedreiros, caldeireiros, calceteiros, pintores, ferreiros, malhadores, soldadores, serventes, guardas, feitores e trabalhadores de turmas. No Rio de Janeiro, o escritório da Via Permanente esteve situado em São Diogo. Esta distribuição de serviços permaneceu praticamente inalterada até 1920:

Quadro 1. Administração da EFCB.

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	TRÁFEGO	CONTABILIDADE	LOCOMOÇÃO	VIA PERMANENTE
1ª Divisão	2ª Divisão	3ª Divisão	4ª Divisão	5ª Divisão
Diretor	Subdiretor	Subdiretor	Subdiretor	Subdiretor
Tesoureiro Fiéis Pessoal do escritório Secretário Intendente	Pessoal do escritório Inspetores Condutores Bagageiros Guarda-freios Agentes de estação Ajudantes Fiéis Bilheteiros Conferentes Telegrafistas	Auxiliar Técnico Guarda-livros Pessoal do escritório	Pessoal do Escritório Ajudantes de mestres Torneiros Ferreiros Serralheiros Fundidores Pedreiros Carpinteiros Modeladores Pintores Consertadores Correiros Guardas Professora	Engenheiros Ajudantes Armazenistas Mestres de linha Encarregado de sinais Encarregado de canteiros Carpinteiros Pedreiros Caldeiros Calceteiros Serventes Guardas Feitores Trabalhadores de turma

Adaptado de Manuel Fernandes Figueira, *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 636.

O quadro acima demonstra os diferentes ofícios exercidos na Central do Brasil⁴. Mais do que tarefas distintas, havia um nivelamento de categorias que

⁴ P. Kingsford, em estudo sobre a emergência do trabalho ferroviário britânico, demonstrou que a variedade de cargos é um “complexo sistema” típico da operação da estrada de ferro que também se desdobrava numa ampla variação salarial. Cf.: P. W. Kingsford, *Victorian Railwaymen...*, p. XII. O modelo adotado pelo Central do Brasil era comum tanto às ferrovias inglesas como algumas das

estabelecia distinções de classe correspondentes a salários e, às vezes, a funções diferentes. O regime de trabalho também permitia, em qualquer divisão, contratações específicas: empregado titulado, que tinha estatuto de funcionário público, jornaleiro e extranumerário, submetido a um regime temporário⁵.

As diferenças salariais marcavam a clivagem existente entre os empregados da estrada. Dentre todas as divisões da Central do Brasil, a Via Permanente pagava os menores salários, mesmo quando a comparação é feita entre categorias existentes em outras divisões, como mostra a tabela a seguir que compara os ordenados pagos à Via Permanente, ao Tráfego e Locomoção, referente ao ano de 1899:

Tabela 1. Comparação de salários entre categorias semelhantes da EFCB em 1899

VIA PERMANENTE	DIÁRIAS	TRÁFEGO E LOCOMOÇÃO	DIÁRIAS
Trabalhadores	3\$045	Trabalhadores	4\$000
Guardas	2\$880	Guardas	4\$850
Carpinteiros	5\$400	Carpinteiros	1\$000 a 8\$800
Pedreiros	5\$000	Pedreiros	5\$000 a 7\$800
Ferreiros	5\$170	Ferreiros	3\$500 a 10\$200
Foguistas	4\$000	Foguistas	4\$500

Fonte: *Relatório do Ministério da Indústria Viação e Obras públicas apresentado ao Presidente da República*, 1899, p. 326.

A Tabela 1 mostra que a diária de um carpinteiro que servia no Tráfego ou na Locomoção poderia atingir 8\$800, enquanto que na Via Permanente não ultrapassaria os 5\$400; um guarda da mesma divisão receberia a metade da diária paga nas outras duas. A clivagem salarial, dentro da própria empresa, não era exclusividade da Via Permanente. Ela pode ser percebida até mesmo nas diferenças de ordenados dentro de categorias com classes distintas. É o caso dos agentes: aqueles de estações especiais recebiam quase o dobro do numerário de agentes de outras estações, para desempenhar a mesma função e seu salário poderia ser equiparado ao

brasileira, como Robério Santos Souza. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Dissertação de Mestrado, Unicamp, 2007.

⁵ Regulamento de 1890 da Estrada de Ferro Central do Brasil, decreto n. 406, de 17 de maio de 1890. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/sicon/PreparaPesquisaBasica.action>, acesso em 01 de dezembro de 2007.

de um mestre de oficina (Tabelas 2 e 3), além de ser menor do que o valor recebido por algumas classes de maquinista (Tabela 3). A análise também vale para os telegrafistas – um de quarta classe recebia a metade do salário de outro da primeira, mas neste caso, desempenharia funções diferentes.

Tabela 2. Salários entre categorias da Administração Central e Tráfego da EFCB

CATEGORIA	1890	1896	1899
Agente Estação Central	277\$750	316\$600	475\$000
Agente Outras Estações	122\$000	166\$000	225\$000
Telegrafista de 1ª classe	133\$300	233\$300	-
Telegrafista de 2ª classe	100\$000	200\$000	-
Telegrafista de 3ª classe	83\$300	146\$600	-
Telegrafista de 4ª classe	66\$660	100\$000	-
Condutor de 1ª classe	186\$000	266\$000	400\$000
Condutor de 2ª classe	153\$300	233\$300	350\$000
Condutor de 3ª classe	100\$000	166\$000	250\$000

Fontes: Manuel Fernandes Figueira, *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 636 e *Relatório do Ministério da Indústria Viação e Obras públicas apresentado ao Presidente da República*, 1899, p. 326.

Tabela 3. Salários entre categorias da Locomoção da EFCB

CATEGORIA	1890	1896	1899
Maquinista de 1ª Classe	200\$000	266\$600	400\$000
Maquinista de 2ª Classe	100\$000	233\$300	350\$000
Maquinista de 3ª Classe	83\$300	200\$000	300\$000
Mestre de oficina	216\$600	300\$000	450\$000
Professora de Primeiras Letras	-	200\$000	300\$000
Professor Educação Profissional	-	200\$000	-

Fontes: Manuel Fernandes Figueira, *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 636 e *Relatório do Ministério da Indústria Viação e Obras públicas apresentado ao Presidente da República*, 1899, p. 326.

A observação do serviço da Central do Brasil também revelou o discurso que norteava a condução dos trabalhos. Uma das palavras mais recorrentes para designar os trabalhadores da empresa era a “morigeração”. Polidez, zelo no trato com outrem e boa educação parecem compor a imagem que se pretendia desenhar sobre esses

homens, desde o final do século XIX⁶. A intenção de propagar o ideal de nobilização do trabalho nunca foi exclusividade dos empregados em ferrovia já que se trata de um discurso que permeia o mundo do trabalho desde o tempo das corporações de ofício e foi, ainda, um elemento de continuidade nas organizações operárias que atravessaram a Primeira República⁷.

O discurso da morigeração, pautado na nobilização do trabalho, mesmo não sendo exclusividade de ferroviários tomou para a categoria proporções peculiares porque, além de freqüentes em relatórios que destacavam “que o pessoal desta Estrada é dos mais disciplinados e desempenha com dedicação seus árduos deveres”⁸, eram alimentadas pela própria direção que divulgava aos trabalhadores sempre que um elogio era recebido. Em 1908, o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, por ocasião de uma viagem, fez saber a todos que o serviço da Central do Brasil lhe causara “excelente impressão” e ressaltou então a “presteza” e “pontualidade” que pôde observar⁹. O Presidente da República também exprimiu sua admiração quando regressou de uma viagem à São Paulo em 1909. Ele ressaltou em ofício o “magnífico empenho dos serviços” e fez questão que suas palavras chegassem ao conhecimento de todo pessoal¹⁰.

Não raro, mesmo ao se tecer críticas, é a morigeração que notabiliza a categoria. O carregador “de número 30 e poucos” foi tema de uma reclamação anônima em 1890. A vítima denunciava seus maus procedimentos e ainda afirmou que esse tipo de conduta não era regra na estrada de ferro, lugar “onde deve haver homens morigerados e que usem de toda a cortesia para com o público”¹¹.

⁶ Esse tipo de ideal de trabalhador respeitável, na Central do Brasil, aproxima-se do modelo de ferroviário inglês, elaborado pela ferrovia visando o crescimento econômico. Cf.: P. W. Kingsford, *Victorian Railwaymen...*, p. XIV.

⁷ Cláudio Batalha. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, volume 6, número 10/11, (1999), p. 47.

⁸ EFCB, *Relatório do ano de 1907 apresentado ao Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida – Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Dr. Aarão Reis*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909, p. XVII.

⁹ *Circular de Tráfego*, 10/03/1908, n. 1332, Acervo do Museu do Trem.

¹⁰ *Circular de Tráfego*, 16/04/1909, n. 2237, Acervo do Museu do Trem.

¹¹ *Gazeta de Notícias*, 22/10/1890, p.3.

Uma vida de trabalho na ferrovia

O discurso da morigeração não se desdobrou à revelia dos empregados da estrada de ferro. Muitos deles tiveram destaque nas circulares da direção, que era outra maneira de difundir a conduta ideal que deveriam ter todos os que serviam a Central. O manobreiro Olívio dos Santos foi duas vezes elogiado publicamente pelo diretor: em 1908, por ter evitado um acidente e em 1914, quando salvou uma mulher da queda de um vagão em movimento. Diante disso, há que se considerar a possibilidade de que a prática de publicar elogios em circulares levasse alguns empregados a reincidirem em atitudes de boa conduta¹².

Assim, por vezes, o pessoal fazia jus à imagem forjada para eles. Ao menos, foi dessa forma que se comportaram diante de uma greve de cocheiros em 1900. Por causa da paralisação, foi sensível o aumento do número de passageiros da estrada de ferro. O acúmulo de tarefas somado ao movimento dos grevistas obrigou a direção da estrada a reorganizar os serviços. Uma das determinações foi proibir a admissão de cocheiros na Central do Brasil, durante a agitação. A colaboração dos empregados com a direção logo ficou evidente, eles não só impediram os cocheiros de se empregarem na estrada como também mandaram prender dois grevistas que à beira da cancela da Rua da Providência atiravam pedras nos trens que passavam¹³. O episódio deve ter alimentado as razões porque o diretor da estrada, Alfredo Maia, assim se referiu sobre seus empregados numa circular:

“(…) se algum mal-feitor tentar perturbar a ordem, a disciplina e a segurança pública que aqui reinam e fazem nosso orgulho, o pessoal da estrada saberá conter o desanimado e procederá de modo a, de uma vez para sempre, provar que a Estrada de Ferro Central do Brasil está sob a guarda do seu pessoal”¹⁴.

¹² *Circular de Tráfego*, 04/09/1908, n. 4823; *Circular de Tráfego*, 02/03/1914, n. 19, Acervo do Museu do Trem.

¹³ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 3.

¹⁴ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 1.

Durante o episódio da Revolta da Armada ficou evidente o esforço do governo em tratá-los como aliados da pátria e da República¹⁵. Eles tomaram partido semelhante quando se deflagraram os motins da Revolta da Vacina, em 1904. Não foram descritas em minúcias pela imprensa o apoio que teriam feito ao governo, mas o fato é que o Ministro da Indústria esteve pessoalmente na estrada de ferro para felicitar o pessoal “pela dedicação patriótica” durante os referidos episódios e agradeceu que os serviços na estrada não tivessem parado um dia sequer¹⁶.

A conduta dos empregados, tidos nos discursos oficiais e da imprensa como honestos e aliados da pátria, pode ter interferido no cotidiano das relações de trabalho. A forma como conduziam seus serviços, muitas vezes a aborrecer clientes e passageiros, é um indício de que alguns deles “julgam-se superiores aos comuns dos mortais”¹⁷. Um certo Manoel Ribeiro se indignou com a atitude de um conferente da Estação Central que teria recusado suas notas por conta da tinta violeta usada para preencher os campos. Ribeiro teria solicitado a pena emprestada, ao que recebeu negativas e insultos, foi então que recorreu aos jornais para denunciar o ocorrido¹⁸.

Há muitas queixas de descaso que alguns deles praticavam no atendimento às pessoas. Um senhor de nome J. Dias de Vasconcellos, tal como o referido Manoel Ribeiro, não se calou sobre o fato de que o agente da estação do Rocha o teria maltratado quando requeria uma informação¹⁹. No Meyer, o passageiro Ramiro, ao tomar o trem apressado, perdeu seu chapéu. Quando foi reclamar o objeto ao conferente da estação ficou surpreso de só reavê-lo depois de pagar a multa de 20\$000, assim conta o jornal:

¹⁵ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 379. A participação dos empregados da Central do Brasil durante a Revolta da Armada será analisada no capítulo 3.

¹⁶ *Gazeta de Notícias*, 19/11/1904, p. 1.

¹⁷ *Gazeta de Notícias*, 21/02/1907, p.4.

¹⁸ *Comércio Suburbano*, 15/07/1902, p. 3.

¹⁹ *Gazeta de Notícias*, 22/06/1904, p. 3.

“Além da exigência disparatada do conferente, recebeu ainda a pobre vítima algumas amabilidades e gentilezas, entre outras a ameaça de ser metido no xadrez”²⁰.

Principalmente, condutores e conferentes eram constantemente pressionados pela direção a manter a cobrança de bilhetes e os serviços em perfeita ordem²¹. Contudo, passageiros e usuários não foram as únicas vítimas dos pequenos conflitos nas estações e repartições da estrada. Um chefe de trem, na estação de São Cristóvão, exigiu o cartão de passagem de um oficial do exército. Diante da recusa do ilustre passageiro, não havia outra alternativa senão insistir. Irritado, o oficial atirou sobre o empregado sua carteira de passes, numa atitude descrita pelos que assistiram à cena como “agressão física bastante violenta”, e o passageiro acabou preso²². Episódio parecido viveu o condutor Paulino Borba, na estação de São Francisco Xavier: alguns passageiros agrediram o funcionário que exigia a apresentação da carteira de passes²³.

Foi numa estação de subúrbios que, mais uma vez, um cavalheiro se recusou a exibir o bilhete de passagem. A alternativa encontrada pelo condutor envolvido foi lavrar uma multa ao infrator. Empregado e passageiro, então, discutiram até o final da viagem. Quando o trem chegou à estação Central, dois “partidos” estavam formados para cada um dos lados da briga. Baptista Paiva, o condutor, convocou todos a se apresentarem ao agente. O “partido” dos passageiros protestou, foi então que os empregados da estrada “armaram-se de vassouras e cacetes” e avançaram sobre os populares. O agente deu fim à altercação quando mandou que todos os passageiros fossem para casa²⁴.

O condutor José Nigro não teve a sorte de Paiva. Quando enfrentou a mesma situação corriqueira num trem foi baleado pelo passageiro, que fugiu no momento do delito. Nigro ficou alguns dias em estado grave no hospital da Misericórdia, mas em

²⁰ *Gazeta de Notícias*, 26/06/1905, p. 1.

²¹ *Gazeta de Notícias*, 20/05/1900, p. 3.

²² *Gazeta de Notícias*, 12/07/1905, p. 3.

²³ *Gazeta de Notícias*, 11/05/1907, p. 9.

²⁴ *Gazeta de Notícias*, 08/08/1908, p. 1.

menos de um mês já estava restabelecido²⁵. Celso Burlamarqui, protagonista da mais dramática contenda que envolvia condutores, morreu por consequência dos ferimentos contraídos durante uma briga por cobrança de passagens²⁶.

Os casos descritos mostram a especificidade que o discurso da nobilitação do trabalho atingiu entre os ferroviários da estatal. A morigeração, estimulada pelo Poder Público e por eles legitimada, resultou num sentimento de superioridade perante os demais trabalhadores, com quem o pessoal da Central do Brasil convivia diariamente e não, por vezes, travava algumas brigas.

Ao que parece, as pequenas querelas do cotidiano não deslustravam a imagem de sujeitos morigerados dos empregados da Central do Brasil. Durante a primeira década do século XX, são numerosas as notícias que revelam a participação deles, principalmente dos telegrafistas, em júris nas várias cidades cortadas pelo trilho da estrada de ferro. Eram eles tão freqüentemente solicitados que, em 1910, o diretor Frontin estipulou que cada um poderia servir em julgamentos apenas uma vez por ano²⁷.

Talvez tenha sido por conta do estatuto de morigeração que D. Maria Leopoldina de Freitas permitiu que Custódio Fernando da Cruz e Arthur Noronha, ambos empregados da Central do Brasil, freqüentassem sua casa e conquistassem suas duas filhas²⁸. Pode ser que pensasse que o futuro de Mariana Augusta e Julieta seria muito menos adverso se as meninas se casassem com trabalhadores do Estado que até direito a pecúlio gozavam. Porém, a história de amor em dose dupla foi parar na polícia somando-se aos inúmeros casos de defloramento do Rio de Janeiro da Primeira República. Apaixonados pelas moças que moravam próximas à estação de Piedade, onde trabalhavam, Custódio e Arthur pediram as meninas em casamento, mas a mãe não deu autorização porque precisava consultar o marido que estava em São Paulo há muitos dias. Impacientes, os jovens resolveram comemorar o

²⁵ *O País*, 29/10/1910, 13/07/1910, p. 3 e 21/08/1910, p. 7.

²⁶ *Gazeta de Notícias*, 12/09/1907, p. 4.

²⁷ *O País*, 01/07/1910, p. 9.

²⁸ Inquérito Policial de Mariana Augusta de Freitas. 14ª Pretoria de Inhaúma, 20/10/1894, MV0066.

aniversário de Maria Augusta e levaram vinhos e doces para a casa da família. D. Maria logo pegou no sono e fez-se a ocasião perfeita para o rapto consentido²⁹. Apenas Custódio foi indiciado porque Arthur estava decidido a se casar com Julieta, mas o acusado nunca apareceu na delegacia.

Alguns empregados saíam para trabalhar em casacas, atendiam ao serviço e, à hora de praxe, retornavam para a casa. Outros vestiam pela manhã o uniforme azul e tomavam conhecimento das próximas paragens quando chegavam ao trabalho. A possibilidade de ir de um lugar ao outro era uma das condições a que algumas categorias do serviço da estrada estavam submetidas. As colunas diárias a respeito da Central nos jornais traziam também este tipo de informação, elencavam os nomes, a profissão e o lugar para onde alguns dos empregados eram mandados servir. Os praticantes eram os mais submetidos a viagens, podendo ser eles os aspirantes ao telégrafo ou à contabilidade. Armando Cordeiro Reis, por exemplo, começou o ano de 1910 trabalhando em Guaratinguetá, em março foi deslocado para a Estação Marítima e, em maio, servia em Rio das Pedras. Fiéis, conferentes e telegrafistas também eram convocados ao deslocamento, mas raramente serviram num lugar afastado de onde trabalhavam originalmente. No transcorrer de apenas um mês, abril de 1910, Antonio Ferreira dos Santos Reis trabalhou nas estações de Realengo, Cascadura e Engenho Novo³⁰.

²⁹ Julieta e Mariana assumiram na autuação do defloramento que desejavam fugir com os rapazes, mas o destino de cada uma foi diferente. Arthur levou Julieta diretamente para a casa de sua família, Custódio, por sua vez, levou Mariana para um hotel onde consumaram a relação de amor. No dia seguinte à quase lua de mel, Mariana descobriu que seu par já era casado. Decepcionada, pediu para ser levada à casa de Pedro Celestino, um amigo da família. Foi lá que sua mãe a encontrou e decidiu fazer a denúncia. Arthur se livrou da acusação ao provar à polícia que já corriam as proclamas do casamento. Custódio nunca apareceu e Mariana reconquistou sua honra casando-se com Pedro Celestino. Conferir em: Inquérito Policial de Mariana Augusta de Freitas. 14ª Pretoria de Inhaúma, 20/10/1894, MV0066.

O número de casos e as várias faces dos crimes de defloramento foram exploradas por Sueann Caufield. *Em defesa da honra – Moralidade, modernidade e nação no Rio de Janeiro (1918-1940)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

³⁰ A quantidade de informações sobre isso é imensa, mas uma amostra para o ano de 1910 pôde revelar a questão. Cf.: *O País*, 04/01/1910, p.3; 19/01/1910, p.5; 21/01/1910, p. 9; 29/01/1910, p. 4; 13/02/1910, p. 5; 05/03/1910, p. 3; 06/03/1910, p. 6; 16/03/1910, p. 7; 17/03/1910, p. 9; 22/03/1910, p.5; 06/04/1910, p. 5; 08/04/1910, p. 3; 20/04/1910, p. 4; 21/04/1910, p.7; 28/04/1910, p. 11; 29/04/1910, p. 7; 07/05/1910, p. 4; 07/05/1910, p. 7; 10/05/1910, p. 6; 15/05/1910, p. 6; 28/05/1910, p.

Estes “honrados homens” compunham uma camada privilegiada dentre os operários por trabalharem no setor de transportes? Sendo a ferrovia um setor essencial à economia do país, uma indagação importante é se as categorias recebiam salários distintos de outros setores. Para responder a isso, foi preciso realizar um exercício de comparação que, inserido num recorte de 30 anos, nem sempre tornou possível estabelecer parâmetros fixos já que as fontes dos dados disponíveis são variadas³¹. Além disso, a diferença entre cargos, contratações e divisões já estabelecia a clivagem salarial dentro da própria Central do Brasil, empregados de escritório, contínuos, despachantes e guarda-livros ganhavam salários maiores que a grande parte da classe trabalhadora carioca justamente pelas funções ocupadas, o que não estabelece relação direta com o fato de pertencerem à folha de pagamento da ferrovia.

A Tabela 4 refere-se aos salários diários de algumas categorias de trabalhadores empregados no setor industrial em comparação aos salários diários na Central do Brasil³².

5; 11/06/1910, p. 7; 28/10/1910, p. 6. A mobilidade operacional também era uma condição do trabalho ferroviário britânico. A frequência de mudanças fazia com que um trabalhador chegasse a pensar que não viveria e morreria no mesmo lugar. Cf.: P. W. Kingsford, *Victorian Railwaymen...*, p. 58.

³¹ Os parâmetros de 1906 foram retirados do trabalho de Eulália Lobo; para 1920 foram estabelecidos com base no recenseamento. Os dados que revelam os salários da Central do Brasil foram retirados de relatórios, regulamentos e, até mesmo, da imprensa.

³² Os salários da Central do Brasil não estão descritos, por dia, nas fontes originárias, salvo quando se referem a operários, a empregados jornalheiros e extranumerários. Foi necessário, portanto, calcular as diárias para se reduzirem os números ao mesmo critério de avaliação.

Tabela 4. Comparação salarial entre diversas categorias da indústria e da EFCB entre os anos 1905 e 1906

Setores da Indústria	Salários diários		EFCB	Cargo	Salário
	Max	Min			
Padarias	8\$000	2\$500	Administração Central	Despachante	10\$000
Cervejas	12\$000	1\$600		Contínuo	7\$000
Tecidos	8\$000	3\$400		Escrivão	15\$000
Carros e carroças	8\$000	6\$000	Locomoção	Maquinista	11\$650
Fundição	10\$000	5\$000		Mestre de oficina	30\$000
Pregos	5\$000	5\$000		Limadores	\$500 a 10\$000
Tipos	5\$000	5\$000		Carvoeiros	3\$500 a 5\$500
Químicos	6\$000	4\$000		Fundidores	\$500 a 10\$000
Serraria	8\$000	5\$500		Serradores	\$500 a 8\$800
Limpeza Pública	3\$500*	-	Via Permanente	Soldadores	4\$000
Carroceiros	5\$000*	-		Limadores	7\$000
Cabineiros	4\$000**	-		Caldeireiro	5\$550

Fontes: Para salários do setor industrial ver: Lobo, E. História do Rio de Janeiro – Do capital comercial ao capital financeiro, 2 volumes, Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

* Gazeta Operária, 27/11/1905, p. 4, ** Gazeta de Notícias, 26/12/1906, p. 4.

Para os dados da Central do Brasil, ver: EFCB, *Relatório do ano de 1906 apresentado ao Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida – Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Dr. Aarão Reis*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

Os salários da Administração Central, maquinista, condutor e mestre de oficina estão estabelecidos por mês e foram convertidos em diárias.

Ao se comparar os salários da indústria aos recebidos na Central do Brasil, confirma-se que os empregados de escritório possuem ordenados superiores aos dos trabalhadores da indústria, salvo os que recebem as diárias máximas em empresas de cerveja ou fundição. As tarefas desempenhadas por condutores, maquinistas e mestres de oficinas exigem algum conhecimento técnico e são eles os únicos a não pertencerem à Administração Central que recebem diárias máximas (13\$300) um pouco mais altas dos que os do setor industrial (12\$000). Os demais trabalhadores da ferrovia, tais como serralheiros ou fundidores, mesmo tão especializados como os da tabela 5, não possuem salários mais altos. As diárias máximas da Via Permanente,

responsável por pagar os menores salários, em poucos casos são mais altas que as diárias mínimas do setor industrial.

Em 1920, a comparação salarial recebe o mesmo diagnóstico que se confirma numa sistematização geral feita pelo próprio recenseamento, ou seja, não havia discrepância de salários diários entre o setor de transportes e os demais que também requeriam algum grau de qualificação do trabalhador. Esses trabalhadores recebiam em média um numerário menor do que recebiam os do setor de madeiras e se nivelavam à construção civil, como pode ser observado na tabela a seguir, mesmo estando num patamar salarial maior do que na metalurgia:

Tabela 5. Comparação salarial de mestres e contra-mestres de diferentes setores da indústria do Distrito Federal, em 1920.

SETORES DA INDÚSTRIA	MESTRES	CONTRA-MESTRES
Madeiras	13\$000	10\$500
Metalurgia	9\$790	-
Couro	9\$333	-
Edificação	12\$000	9\$000
Transportes	11\$900	-

Fonte: Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas, *Recenseamento do Brasil realizado em 01 de setembro 1920*, Rio de Janeiro: Tipografia de Estatísticas, 1922, p. 147 a 185.

Ainda assim, é preciso reter a análise entre as categorias. A Tabela 6 refere-se aos salários de diferentes ocupações e às diárias pagas aos empregados da Central do Brasil³³. Mais uma vez, é possível ver que apenas condutores, maquinistas e mestres recebem ordenados maiores que as diárias máximas pagas ao trabalho em outros setores. Infelizmente, não há dados disponíveis para as mesmas categorias analisadas anteriormente.

³³ Dentre os dados da ferrovia, não constavam os valores pagos às categorias usadas como exemplo nas demais tabelas. Ademais, os relatórios, a partir de 1910, estabelecem despesas gerais com folha de pagamento e deixam de citar o valor dos salários.

Tabela 6. Salários de diferentes categorias no Distrito Federal em comparação às diárias de empregados da EFCB, em 1920.

CATEGORIAS	SALÁRIO DIÁRIOS		CATEGORIAS	Cargo	Salário
	Médio	Máximo			
Caldeireiro	10\$260	13\$000	Administração Central	Despachante	20\$000
Carpinteiro	8\$891	13\$300		Contínuo	8\$300
Confeiteiro	7\$742	20\$000		Escrivão	21\$600
Marceneiro	6\$851	13\$300	Tráfego	Condutor 1ª classe	20\$000
Marmorista	8\$602	12\$000		Condutor 3ª classe	13\$300
Perfumista	8\$134	20\$000	Locomoção	Maquinista 1ª classe	20\$000
Pespontador	9\$653	20\$000		Maquinista 3ª classe	13\$300
Saboeiro	9\$572	20\$000		Mestre de oficina	20\$300
Tanoeiro	12\$400	11\$000	Via Permanente	Mestre de linha 1ª classe	15\$000
Tecelão	8\$221	12\$400		Mestre de linha 3ª classe	11\$600

Fonte: Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas, *Recenseamento do Brasil realizado em 01 de setembro 1920*, Rio de Janeiro: Tipografia de Estatísticas, 1922.

Fonte: *Gazeta de Notícias*, 09/01/1920, p. 06

No entanto, o fato de não se constatarem grandes discrepâncias entre os assalariados do setor industrial e os da ferrovia ainda não é elemento suficiente para se afirmar que os empregados da Central do Brasil estavam sujeitos às mesmas condições que os demais. Há outros fatores a se considerar já que, desde 1888, o regulamento da estrada previa algumas vantagens em relação à maioria dos trabalhadores da Capital Federal, tais como aumentos de 20% no ordenado de cada trabalhador por 20 anos de serviço, além do discurso da morigeração, sustentado tanto pelos trabalhadores como pela administração da estrada e o governo, que poderia funcionar como um importante instrumento de barganha. Outrossim, todos os empregados titulados gozavam do direito de requerer aposentadoria e licenças desde a metade do século XIX. Tudo isso compunha uma imagem dos empregados da Central

do Brasil que os tornava uma categoria diferente das demais que trabalhavam na Capital Federal.

Salários maiores também não fizeram dos ferroviários argentinos uma elite entre os trabalhadores, entre 1930 e 1945. A solidariedade cultivada, unida ao fato de trabalharem num setor essencial ao país, gerou uma forte visão de que a categoria detinha grande impacto na política da Argentina. Assim como os empregados da Central do Brasil, os ferroviários argentinos não percebiam salários muito maiores do que outras categorias, mas a existência de um considerável poder de união e as atitudes dos trabalhadores transformaram a maior parte dos ferroviários numa “verdadeira elite”³⁴.

O sentimento de superioridade nutrido pelos empregados da ferrovia estatal poderia ainda ter outra fonte: a duradoura relação de trabalho com a Central do Brasil. Muitos desses trabalhadores atingiram quarenta anos de serviço prestado, às vezes, antes mesmo que alguma lei lhes garantisse estabilidade³⁵. O maquinista Benedito Alves da Silva que foi admitido na estrada como graxeiro em 1910 e aposentou-se como maquinista em 1953³⁶. Por cinqüenta e quatro anos, Firmino Rufino de Souza prestou seus serviços à empresa, admitido como trabalhador de turma, aposentou-se como artífice, em 1964³⁷.

Salários sempre equiparados aos trabalhadores qualificados da cidade, o discurso da morigeração proferido pelo Poder Público e legitimado como cultura entre os empregados da Central do Brasil aliados à possibilidade de ficar no serviço por toda vida serviu como cenário propício a considerar os ferroviários da estatal

³⁴ Joel Horowitz, “Adaptation and change in the Argentina Labor Movement, 1930-1945”, *The Americas*, v. 42, n. 1, (1985), pp. 55-81.

³⁵ Dados retirados dos assentamentos pesquisados na RFFSA. Chamados à época de “Questionário de Implantação”, eram preenchidos pelos próprios empregados. Muitos deles podem ser encontrados preenchidos à mão, com a mesma letra da assinatura, outros foram datilografados a partir da década de 1960.

³⁶ Questionário de Implantação de Benedito Alves da Silva, RFFSA/RJ.

³⁷ Questionário de Implantação de Firmino Rufino de Souza, RFFSA/RJ.

como membros de uma camada diferenciada dentro da classe operária carioca, mais submetida à “insegurança estrutural” que marcou a Primeira República, do que eles³⁸.

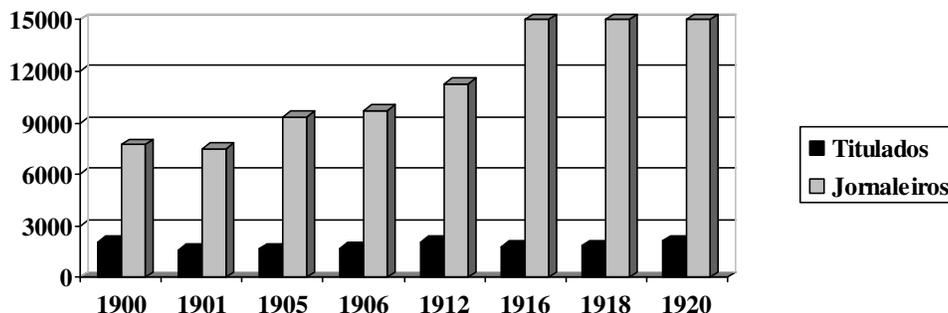
Ainda assim, é preciso refletir sobre as clivagens existentes dentro da própria empresa, aqui já definidas pelas diferenças salariais. Se por um lado os empregados qualificados se valem do estatuto já descrito, de outro são muitos os “trabalhadores” da Central do Brasil. Os chamados empregados titulados eram aqueles que pertenciam à folha de pagamento do Estado e usufruíam das leis que regulamentavam o trabalho na empresa. Isso significa que poderiam recorrer, por exemplo, ao Montepio e às demais vantagens legais que assistiam aos trabalhadores da União³⁹. Porém, os servidores da Central do Brasil cuja contratação era temporária ou indefinida eram alijados dessas prerrogativas. O gráfico a seguir revela que a base da mão de obra da estrada era formada por “jornaleiros”⁴⁰:

³⁸ A despeito do queixume que habitualmente estampavam os jornais sobre carestia e o alto preço dos alimentos, crises que atingiam toda a classe trabalhadora da Capital Federal, boa parte dos ferroviários tinha estatuto de trabalhador qualificado e, portanto, “as condições de vida eram melhores”. Sobre isso ver: Cláudio Batalha. *Movimento Operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000. Sobre o termo “insegurança estrutural”, ver Mike Savage que propôs uma interpretação para o estudo de classes ao demonstrar que um “traço distintivo da vida operária não se apóia exclusivamente no processo de trabalho”, mas na fragilidade da estrutura em que pesem as condições de vida. Cf.: Mike Savage. “Classe e história do trabalho”. In: Cláudio Batalha e Fernando Texeira (orgs.). *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004. pp. 25-48.

³⁹ Sobre as diferenças entre empregados jornaleiros e titulados ver: Regulamento de 1890 da Estrada de Ferro Central do Brasil, decreto n. 406, de 17 de maio de 1890. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/sicon/PreparaPesquisaBasica.action>, acesso em 01 de dezembro de 2007. As vantagens legais obtidas pelos ferroviários são abordadas no Capítulo 2.

⁴⁰ Os critérios para contratação de jornaleiros não foram encontrados nos regulamentos. No caso dos trabalhadores de estações, as instruções de serviço asseveram que a admissão de pessoal era da competência dos agentes. Ver: EFCB. *Instruções das estações*. Rio de Janeiro, 1917-1919, p. 3-4 (Museu do Trem).

Gráfico 1. Número de titulados e jornaleiros na EFCB



O número de empregados titulados era muito pequeno frente aos jornaleiros e permaneceu quase inalterado até 1920⁴¹. Ainda é importante ressaltar que até mesmo um operário poderia ser titulado e usufruir de algumas das vantagens da condição. Por isso, uma das reivindicações do setor foi a equiparação dos direitos entre os dois regimes de contratação, como veremos adiante.

A imposição da disciplina, como se espera, também era característica do trabalho na Central do Brasil. No regulamento instaurado no Governo Provisório, foram inclusos os artigos que regulavam as faltas dos empregados. As faltas disciplinares que não constituíssem crimes deveriam ser punidas com as seguintes penas: simples advertência, repreensão em ordem de serviço, multa de até um mês dos vencimentos, suspensão de até trinta dias e demissão. O controle rigoroso do trabalho, mais do que punitivo, aparecia previamente estipulado em minuciosas descrições de procedimentos, como as instruções de serviço⁴².

As regras para promoções também se tornaram outra forma de manter a ordem e o bom andamento das atividades. Nem sempre os critérios para mudanças de classe dos empregados foram claros e, por isso, é possível que muitos ficassem à

⁴¹ Os dados para composição do Gráfico 2 foram coletados dos relatórios dos diretores da estrada de ferro referentes aos respectivos anos.

⁴² EFCB. *Instruções para os serviços nas estações*. Rio de Janeiro, 1917-1919. Acervo do Museu do Trem.

espera da mudança de salário e posição preocupados em manter boa conduta⁴³. Antonio de Oliveira esperou trinta e sete anos para obter a primeira promoção: de praticante de foguista à maquinista de segunda classe⁴⁴. Firmino Rodrigues dos Santos aguardou oito anos para se tornar trabalhador de quarta classe e mais vinte e sete para chegar à primeira⁴⁵. Em contrapartida, Ambrosio Mendes Leitão esperou apenas um ano para se tornar graxeiro de segunda classe, mas ele mesmo escreveu na ficha de assentamento que fora apontado pelo agente da estação⁴⁶.

O plano de carreira, cuja construção e modos de inspeção regulavam o movimento de trabalho ao se decidir quem devia ser promovido, constituía, portanto, um forte elemento de pressão na trajetória profissional dos empregados da Central do Brasil⁴⁷.

Os operários da Central do Brasil

Em 1882, começou a funcionar no Engenho de Dentro uma escola primária dedicada à instrução dos filhos dos operários, regida por uma professora diplomada que fazia parte do quadro de pessoal do escritório da locomoção e, por muito tempo, pode ter sido a única mulher a trabalhar na Central do Brasil⁴⁸. Em 1897, foi também criada a Escola Prática de Aprendizes com a finalidade de ministrar o ensino de desenho geométrico e de peças de máquinas. As duas escolas eram situadas em

⁴³ Maurício de Lacerda apresentou ao Congresso Nacional um anteprojeto de lei que regularia a promoção: “Os contramestres seriam nomeados por acesso e segundo a antiguidade, e os mestres de livre nomeação dos ‘chefes de cada repartição’”. Cf.: Maurício de Lacerda. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980. Nos estatutos da estrada de ferro não foram descritos os critérios para promoção de funcionários.

⁴⁴ Questionário de Implantação de Antonio de Oliveira, RFFSA/RJ.

⁴⁵ Questionário de Implantação de Firmino Rodrigues dos Santos, RFFSA/RJ.

⁴⁶ Questionário de Implantação de Ambrosio Mendes Leitão, RFFSA/RJ.

⁴⁷ Savage refletiu sobre o plano de carreira como elemento disciplinador em outra ferrovia. Mike Savage. “Discipline, surveillance and the ‘career’: employment on the Great Western, 1833-1914”. In: McKinlay e Starkey (orgs.) *Foucault, management and organization theory*. Londres: Sage, 1998, pp. 65-92.

⁴⁸ Licht afirmou que em Hartford apenas duas mulheres constavam na folha de pagamento da ferrovia. Cf.: Walter Licht, *Working for the railroad*,..., p. 214.

prédios próximos às oficinas e às casas de operários da rua Dr. Padilha. Esta é uma planta das oficinas, datada de 1907:

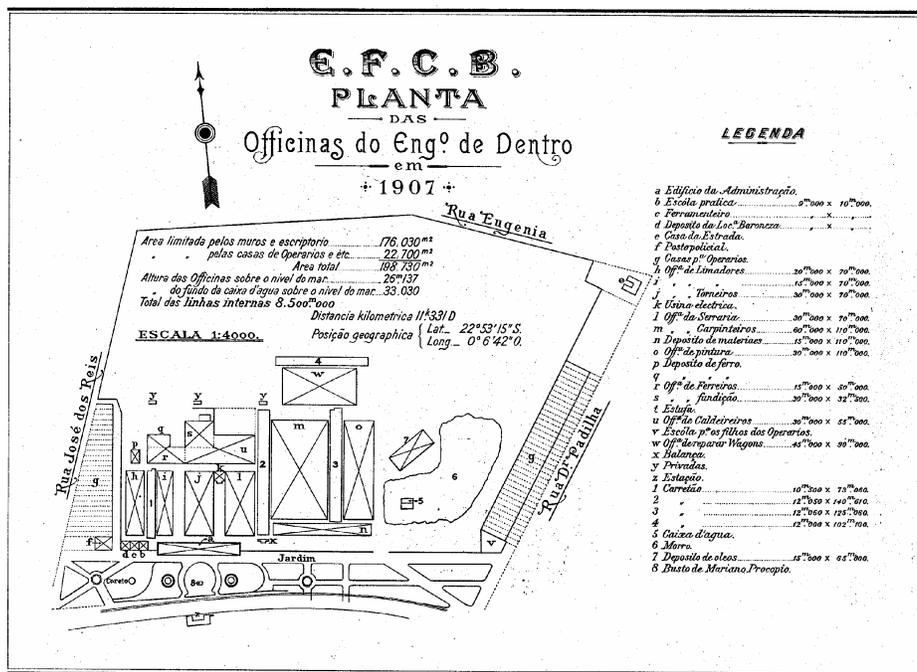


Figura 1. Planta das oficinas do Engenho de Dentro. Fonte: Manuel Fernandes Figueira, *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 725. A Rua Dr. Padilha está indicada à direita da figura, onde estão situadas as casas de operários.

Era no espaço acima representado que viviam os operários das oficinas do Engenho de Dentro, muitas vezes junto com os familiares. As casas dos operários estavam localizadas nas margens do complexo de oficinas, que englobavam serrarias, fundições, oficinas e depósitos, além das escolas.

O direito a habitar gratuitamente a vila era motivo de disputa, já que a especulação imobiliária era uma realidade que assolava a classe trabalhadora carioca. Um trabalhador, da Estação de João Gomes, tinha uma família numerosa e esperava havia onze anos por uma casa⁴⁹. Afirmava-se, até mesmo, que era quase impossível conseguir um lugar porque quem obtinha o benefício não queria abrir mão da oportunidade⁵⁰.

⁴⁹ *Gazeta de Notícias*, 04/08/1892, p. 3.

⁵⁰ *Gazeta de Notícias*, 29/03/1893, p. 3.

Esse era o caso do operário Gustavo Gachet, que não era funcionário da Central do Brasil, que recebera a chave da casa de número onze das mãos de outro operário, Alexandre Felipponi. O diretor interino da estrada, Francisco Xavier Gomes, se opôs à mudança de Gachet sob justificativa de que havia prometido a outro empregado que há muito esperava a sua vez e cuja residência ali era indispensável ao serviço. Gachet se recusou a sair e foi transformando sua atitude em uma forte irregularidade, pois não era permitido que pessoas estranhas à Central do Brasil habitassem as casas da Rua Padilha. Ele foi denunciado à polícia, que para lá se dirigiu a fim de concretizar o despejo. No momento do desforço, as portas da casa estavam trancadas e a mulher do empregado, que por lá apareceu, não permitiu a entrada da polícia. Em nova tentativa, as coisas do casal foram retiradas da casa de número onze e depositadas na rua. Quando se pensava que a situação havia sido contornada, uma nova denúncia foi feita à polícia porque a mulher de Gachet ainda possuía as chaves e se recusava a entregá-las⁵¹.

Sob a chefia de um dito ex-operário, que também financiava e expressava seus ressentimentos, muitos números do jornal *Echo Suburbano* descreveram circunstâncias do cotidiano de trabalho nas oficinas do Engenho de Dentro. Demitido em 1899, depois de nove anos empregado na Central do Brasil, “E. Nogueirol” decidiu monitorar os abusos que acreditava serem recorrentes nas oficinas, que chamava de “A Nova Bastilha”. Por vários números, Nogueirol usou como mote de suas colunas a proibição do fumo no interior das oficinas. Sem poder fumar durante o trabalho, os empregados se viam obrigados a fazê-lo nos banheiros, cujas condições deixavam muito a desejar, e a sujeira era tanta que havia aglomeração diária de operários na disputa a ser o primeiro a usar a latrina⁵². Dada a conjuntura, o ex-operário contou que muitos deles foram multados em cinco dias de serviço pelo uso

⁵¹ Todas as informações foram retiradas do Inquérito Policial de Gustavo Gachet, 14^a. Pretoria, Freguesia de Inhaúma, de 09/03/1893, Arquivo Nacional, MV040. Nos regulamentos da Central do Brasil não há a descrição de critérios para os operários que habitariam a vila.

⁵² *Echo Suburbano*, 31/08/1901, p. 1. Reclamações quanto aos banheiros da Central do Brasil, tanto para o uso de passageiros quanto para o uso de empregados, passaram a ser comuns, ver em: *Gazeta de Notícias*, 17/01/1907, p. 3.

do fumo, o que, ele afirma, constituía abuso. No próprio regulamento estabelecia-se que duas advertências e uma suspensão eram punições que antecedem a cobrança de multa. Pelo que relata, as multas ficavam expostas a todos, descritas no que ele também apelidou de “Taboleta Fatal”, que além de publicar os castigos, lembrava a jornada de trabalho: “das seis da manhã às cinco da tarde, almoço às onze”⁵³.

Nogueirol descreveu que a saída dos operários eram sempre monitoradas por muitos guardas que, supõe ele, o faziam para evitar pequenos furtos. Para ele, ex-operário do estabelecimento, o fato não deixava de ter um peso dramático:

“Armados de compridos ferros ponteagudos, perfilados ao lado da taboleta fatal – vigilantes atentos, sempre prontos a chuchar – lá estão eles, os guardas, até que passe o último empregado”⁵⁴.

Parece não ser exagero afirmar que as pautas do *Echo Suburbano* faziam sucesso no Engenho de Dentro. Um dos vendedores do hebdomadário foi preso no jardim das oficinas e, de acordo com Nogueirol, o fato foi uma manifestação dos chefes que “pretendem estender as suas garras contra a imprensa livre”, mas acabaram fazendo “grande e monumental reclame” do jornal⁵⁵. O “reclame” deve ter sido mesmo eficiente: nos “editoriais”, o ex-operário denunciou que setenta exemplares do *Echo* foram roubados e eram vendidos no subúrbio pelo dobro do preço. Este jornal ainda publicava uma seção de classificados e uma espécie de coluna social, em que se noticiavam casamentos, batizados e festas que quase sempre envolviam os empregados das oficinas.

Em 1904, as oficinas sofreram um incêndio, fato que exibiu certa identidade desses homens com o local de trabalho travestida de preocupação coletiva. José Rodrigues Barbosa foi quem percebeu a fumaça que saía da oficina de modeladores, e já era noite quando os guardas e os moradores dos arredores se deram conta de que o

⁵³ *Echo Suburbano*, 03/08/1901, p. 2.

⁵⁴ *Echo Suburbano*, 07/09/1901, p. 3

⁵⁵ *Echo Suburbano*, 31/08/1901, p. 1.

edifício estava em chamas. Nas imediações da oficina, os operários temiam que o fogo atingisse os arquivos e a Baronesa, o carro que inaugurou a Central do Brasil. Relata-se que exprimiam: “Salve a Baronesa!”. Alguns operários e soldados da polícia, corajosamente, entraram no prédio enfrentando as chamas, o que surpreendeu os que assistiam à cena⁵⁶.

O fogo foi extinto por volta da meia-noite. Os operários, então, estavam aliviados porque a Baronesa e os arquivos não tinham sofrido danos. Paulo Pereira, mestre da oficina de modeladores atingida pelo incêndio, foi ouvido pela comissão do Ministério da Indústria. Da investigação, resultou o parecer de que o ocorrido não teria passado de um acidente causado por algum pequeno fogão que derretia cola⁵⁷.

Há ainda episódios criminosos nas oficinas que revelam aspectos da vida cotidiana desses homens e mulheres. Em 1905, num chalé próximo à estação do Engenho de Dentro, vivia um casal que alugara um quarto para um amigo. Silvino José de Almeida, pedreiro da Central do Brasil, e sua esposa, Ernestina Olinda de Brito sublocaram o único quarto da casa para o enfermeiro Francisco José de Assumpção. De acordo com o depoimento da mulher, certa noite, enquanto os dois faziam cigarros que habitualmente vendiam, Almeida atacou Assumpção com uma faca, causando-lhe a morte, e fugiu em seguida⁵⁸.

Dias depois, Almeida se apresentou à polícia com outra versão para o crime. Ernestina o convencera de que o abandonaria, “substituindo-o por um homem branco”. O pedreiro disse à polícia que, na noite em que agrediu Assumpção, este e sua esposa estavam prontos para fugir, fato que o moveu ao crime⁵⁹. A desventura amorosa do triângulo revela a carestia em que viviam estes trabalhadores, muitas vezes levados a dividir a habitação para garantir a sobrevivência⁶⁰.

⁵⁶ *Gazeta de Notícias*, 19/05/1904, p. 2.

⁵⁷ *Gazeta de Notícias*, 21/05/1904, p. 4 e 19/06/1904, p. 2.

⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 26/07/1905, p. 2.

⁵⁹ *Gazeta de Notícias*, 30/07/1905, p. 7.

⁶⁰ Sidney Chalhoub. *Trabalho, Lar e Botequim*, Campinas: Editora da Unicamp, 2ª edição, 2001. p. 202.

Empresa Funerária Caveira de Burro

O tétrico epíteto de “Empresa Funerária Caveira de Burro” não foi dedicado à Central do Brasil sem motivos. De acordo com as estatísticas de Manuel Figueira, apenas entre 1889 e 1899 o número de mortos em acidentes chegou a 1.579⁶¹. Dentre eles, muitos empregados da Estrada de Ferro engrossaram as estatísticas de feridos e vítimas fatais, como mostra a tabela a seguir:

Tabela 7. Estatística dos acidentes que produziram ferimentos e mortes

ANO	VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		OUTRAS VÍTIMAS		Subtotal	
	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos
1889	2	13	9	45	8	9	19	67
1890	6	16	14	64	16	24	36	104
1891	15	20	29	79	23	35	67	134
1892	6	58	32	51	33	33	71	142
1893	4	8	31	71	23	31	58	110
1894	5	13	31	71	29	23	65	107
1895	9	39	27	124	34	34	70	197
1896	2	9	16	84	16	16	34	109
1897	8	48	56	178	17	66	81	292
1898	8	26	28	110	27	31	63	167
1899	3	12	18	67	30	71	51	150
1900	1	19	10	55	31	62	42	136
1901	2	18	14	57	28	66	44	141
1902	3	25	7	79	24	55	34	159
1903	2	22	9	78	36	51	47	151
1904	4	21	13	121	36	54	53	196
1905	8	51	18	130	36	55	62	236
1906	9	33	20	106	52	88	81	227
TOTAL	97	451	382	1.570	499	804	978	2.825

Fonte: Adaptado de Manuel Fernandes Figueira, *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 669.

Os empregados da Central do Brasil eram as principais vítimas dos desastres.

Eles corriam riscos diários no local de trabalho, como Rodrigo dos Santos que ao cair

⁶¹ Para Seung-Wook Kim e Price Fishback, o trabalho em ferrovias era uma das mais perigosas ocupações nos Estados Unidos, na virada do século XIX. Entre 1890 e 1929, o número médio de trabalhadores mortos em acidentes chegou a 1.300 por ano, sendo que, apenas em 1907, chegou a 4.500 o número de vítimas fatais. Cf.: Seung-Wook Kim e Price Fishback, “Institutional Change, compensating differentials, and accident risk in American railroading, 1892-1945”, *The Journal of Economic History*, 53, 4, (1993), pp. 796-823.

da máquina em que trabalhava, morreu por ela atropelado⁶². Outros, assim como Antonio Jacinto de Lima em 1892, foram atingidos em plena linha férrea⁶³, por vezes uma fatalidade à qual o trabalho os tornava vulneráveis; por outras, um descuido como no caso de Manuel Martins que, ao atravessar a cancela da Rua D. Feliciano, próxima a Estação Marítima, foi pego pelo trem por estar embriagado⁶⁴.

Um acidente comum era a batida entre trens, como aconteceu entre as estações de Santana e Barra do Piraí, no qual morreu o foguista e muitos ficaram feridos⁶⁵. O risco era eminente para a maior parte dos empregados da Central do Brasil, já que diuturnamente tinham que lidar com caldeiras em altíssimas temperaturas, máquinas em grande velocidade e muitos contratempos.

Na partida de um trem para os subúrbios, a caldeira da máquina Petrópolis explodiu num turbilhão de fogo que se espalhou pela plataforma. O foguista, Pedro Rodrigues, foi atirado a grande distância do acidente e muitos outros passageiros ficaram feridos. O único que se salvou foi o maquinista Francisco Pinto, que não estava no seu posto por ter ido acertar seu relógio com o da estação. O maquinista declarou ao chefe de trem que por muitas vezes havia solicitado o conserto da máquina que estava sob sua responsabilidade, sem nunca ser atendido. O estado da máquina era tão lastimável que outro maquinista, designado a trabalhar com a Petrópolis já tinha sido suspenso por se recusar a fazê-lo. Ainda assim, Francisco Pinto foi preso como responsável pelo acidente⁶⁶.

São muitos os casos que evidenciam os empregados da Estrada de Ferro como causadores e principais vítimas de desastres. Na Estação do Entre Rios, uma fornalha se partiu por causa da suposta imperícia do maquinista, Francisco Gama. O

⁶² *Gazeta de Notícias*, 01/12/1891, p. 3.

⁶³ *Gazeta de Notícias*, 11/10/1892, p. 3.

⁶⁴ *Gazeta de Notícias*, 07/11/1891, p. 3. Também na cancela da Rua D. Feliciano, morreu atropelado o trabalhador da Central Guilherme de Souza. Cf.: *Gazeta de Notícias*, 20/08/1898, p. 3.

⁶⁵ *Gazeta de Notícias*, 07/02/1893, p. 3.

⁶⁶ *O Combate*, 18/03/1892, p. 2.

foguista Lucio Aarão foi uma das vítimas, seu corpo foi arremessado por cima de um sobrado de 13 metros de altura⁶⁷.

Os maquinistas Bandeira e Povoas, os foguistas Manoel, Quintino, Felipe Joaquim, Pedro Muniz, os operários Antonio Leocadio, José da Costa, Manuel Santiago e o guarda-freio Eduardo José da Silva são apenas alguns dos quase trezentos empregados da Estrada de Ferro mortos enquanto realizavam seus trabalhos, entre 1897 e 1898 e que ilustram como a iminência de um desastre fazia parte do cotidiano do desempenho de suas funções.

Ainda em 1896, o Dr. Frontin, muito afeito a fazer as normas regulamentares valerem a qualquer custo na resolução de problemas da Central do Brasil, baixou uma circular determinando que os agentes deviam fiscalizar de perto as condições da manobra e se responsabilizar por elas⁶⁸, mas nem isso foi razão para que chefes ou superiores tomassem providências para evitar fatalidades.

Uma caldeira explodiu e o foguista João Gomes, que alimentava o fogo, morreu na hora. O agente declarou que não tinha dado ordem para a manobra e afirmou que o maquinista, já demitido da Estrada em outra ocasião, não deveria ter permitido a ação. Mais uma vez, o maquinista foi demitido⁶⁹.

Não importava de onde a ordem partisse, os empregados que sobreviviam aos desastres muitas vezes ainda respondiam criminalmente pelos acidentes e, raramente, figuravam entre os indiciados agentes, chefes ou superiores. Os guarda-chaves compunham a categoria mais indiciada pelos contratemplos no tráfego de trens. O trabalho deles consistia em manter os trens nos caminhos pré-definidos, mantendo as agulhas dos desvios nos trilhos na direção correta. Somava-se a isso o dever de manter as mudanças de planos por causas variadas como atrasos dos trens,

⁶⁷ *Gazeta de Notícias*, 13/01/1897, p. 1.

⁶⁸ *Gazeta de Notícias*, 09/12/1896, p. 3.

⁶⁹ *Gazeta de Notícias*, 31/01/1897, p. 1.

consertos das linhas, trens extraordinários e acidentes⁷⁰. Um erro nas tarefas dos guarda-chaves, mesmo que à revelia deles, poderia ter conseqüências muito graves.

Foi assim que aconteceu com Manuel Ignácio Trindade, que recebeu do telegrafista uma ordem para que se posicionasse numa outra chave. Ele e o guarda-cancela, Lage, procederam como indicado. A mudança causou um encontro entre dois vagões que não causou vítimas, mas mesmo assim, Trindade foi demitido como responsável pela manobra⁷¹. O guarda-chave Benedicto Pimenta deixou a bandeira vermelha no posto indicado, que era um sinal indicativo de risco de um acidente, e retirou-se. O maquinista do trem que vinha em seguida não se deu conta da bandeira e provocou choque com outro comboio. Pimenta foi conduzido à polícia pelo próprio agente da estação de Sabaúna⁷².

Manuel Antonio da Silva mudou a chave sob as rodas de um carro e acabou causando um grande descarrilamento que atingiu a casa de turmas, ferindo três mulheres e alguns empregados. Era cabineiro em Cascadura, quando interrogado, por ocasião do inquérito interno aberto pelo chefe do tráfego, quando “confessou o crime”:

“Manuel Antonio da Silva, que diz ser o fato devido a uma distração momentânea, e que se mostra acabrunhado e condoído das desgraças que provocou”⁷³.

O trato de criminoso que recebeu o cabineiro teve como desfecho sua prisão e demissão divulgada numa circular, justificada pelo argumento “a bem do serviço da estrada”⁷⁴. A ameaça de ser tratado como um criminoso, depois de um acidente com vítimas, já era esperada pelos empregados que fugiam logo depois de ocorrida a fatalidade. Entre as estações de Palmyra e Rodeio houve um encontro entre trens. Fernandes de tal e Arnaldo de Ramos, respectivamente fiel e telegrafista de estrada,

⁷⁰ *Revista de Estradas de Ferro*, 1889, p. 61.

⁷¹ *Gazeta de Notícias*, 30/06/1893, p. 3.

⁷² *Gazeta de Notícias*, 04/06/1900, p. 2.

⁷³ *Gazeta de Notícias*, 20/01/1900, p. 1.

⁷⁴ *Gazeta de Notícias*, 20/01/1900, p. 1.

foram considerados culpados. Fernandes fugiu imediatamente; Arnaldo Ramos foi preso⁷⁵. Dias depois, foi transferido da Capital Federal para Vassouras, onde foi processado. Seu advogado era Evaristo de Moraes⁷⁶.

Em nenhum momento, quer na imprensa quer na administração da estrada de ferro, entrou para a ordem do dia uma discussão acerca de acidentes como estes relatados. Aparentemente, a sociedade e os diretores contentavam-se em punir o culpado circunstancial, sem ao menos refletir sobre as capacitações profissionais dos empregados ou as orientações que a empresa fornecia a eles.

Mesmo assim, a partir da metade da década de 1890, o modo de anunciar as tragédias que envolviam os trens e os trabalhadores da Central mudou. Se antes o nome de um culpado encerrava um assunto, por volta de 1905 a direção passou a exigir provas antes de aplicar a punição. Já em 1903, o maquinista João Olegário, tido como responsável por um choque de trens, argumentou que os freios do carro estavam funcionando mal. O fato foi mandado apurar pelo diretor, que não viu problemas técnicos no ocorrido e mandou exonerar o maquinista⁷⁷.

Um guarda-chaves da estação de Cascadura causou um encontro de trens por descuido e, devido à perícia do maquinista, o acidente não tomou grandes proporções. O guarda-chaves foi suspenso até que se investigasse o ocorrido⁷⁸.

Boa parte dos empregados da Central do Brasil estava submetida ao perigo de acidentes no desenvolver do serviço diário. Dessa forma, os operários das oficinas também integravam as estatísticas das vítimas da estrada. Macário Rijo de Moraes ficou gravemente ferido depois que caiu do trem que consertava dentro das oficinas do Engenho de Dentro⁷⁹. Virgílio Giancello, encarregado da oficina de torneiro,

⁷⁵ *Gazeta de Notícias*, 08/04/1902, p. 1.

⁷⁶ *Gazeta de Notícias*, 09/04/1902, p. 1. Evaristo de Moraes foi redator de *Gazeta Operária* e foi por volta de 1903 quando mais se envolveu com a classe trabalhadora carioca atuando como advogado. Cf.: Joseli Maria Nunes Mendonça. *Evaristo de Moraes, tribuno da república*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, pp. 97-132.

⁷⁷ *Gazeta de Notícias*, 15/10/1903, p. 2.

⁷⁸ *Gazeta de Notícias*, 25/04/1905, p. 1.

⁷⁹ *Gazeta de Notícias*, 20/08/1901, p. 2.

morreu numa atividade que lhe devia ser banal: examinava o rebolo do esmeril, uma pedra usada para afiar ferramentas. Seus colegas ficaram chocados:

“A morte desse empregado causou profundo desgosto do pessoal daquele depósito, cujos operários deixaram de trabalhar em sinal de pesar”⁸⁰.

Os trechos de trilhos que cortavam o centro do Rio de Janeiro e os subúrbios sempre foram áreas de risco para quem quisesse atravessá-los. Entretanto, é curioso como também é grande o número de empregados que são atropelados pelos trens. Na estação de São Diogo, o guarda do depósito de máquinas Cândido de Moura Pires morreu quando tentava atravessar a linha⁸¹. Aureliano Fernandes Prado, operário nas oficinas do Engenho de Dentro, sofreu sérias lesões pelo mesmo motivo⁸².

Há também uma outra sorte de causa de acidentes, o descuido do próprio empregado. Muitos, assim como o guarda-freio Eusébio Gomes de Barros, passavam de um vagão para outro com o trem em movimento. Certa vez, na estação de Sapopemba, Barros perdeu o equilíbrio e caiu na linha, saindo muito ferido⁸³. A *Gazeta de Notícias* se preocupou com a imprudência desses trabalhadores quando Mário de Sá Rego, condutor, caiu na estrada ao tomar o trem em movimento, exercícios “a que de costume e imprudentemente entregam-se seus colegas”. Mário teve uma das pernas esmagada e morreu dias depois⁸⁴. No mesmo ano, o jornal noticiou que mais um guarda-freio fora vítima de uma queda desastrada no movimento em que tentava pular de um vagão para o outro, e assim opinou a respeito:

“Não nos parece que qualquer providência pode ser adotada para evitar esses constantes acidentes, a não ser o trivial conselho de haver mais prudência por parte do público e dos próprios empregados daquela via-férrea.”⁸⁵.

⁸⁰ *Gazeta de Notícias*, 05/11/1903, p. 2.

⁸¹ *Gazeta de Notícias*, 20/06/1901, p. 1.

⁸² *Gazeta de Notícias*, 24/02/1905, p. 3.

⁸³ *Gazeta de Notícias*, 04/05/1905, p. 3.

⁸⁴ *Gazeta de Notícias*, 06/07/1905, p. 2.

⁸⁵ *Gazeta de Notícias*, 31/07/1905, p. 3.

O maior número de casos, e quiçá os mais graves, decorreram ao longo de 1897 (tabela 7), ano em que se forjou a assustadora alcunha “Empresa Funerária Caveira de Burro, à EFCB. E nesse período os guarda-chaves ocuparam o destacado papel de culpados pelas fatalidades. Na Estação de Belém, antes mesmo de ser incriminado por seu descuido em uma manobra de trens, o guarda-chaves fugiu e foi demitido à revelia. Desde então, a direção expediu uma circular para evitar que esses empregados fossem readmitidos entre os trabalhadores⁸⁶.

Contudo, não seria esta determinação a solução para conter os desastres. Na Estação de Porto Novo, outro guarda-chave esteve em apuros depois de um pequeno abalroamento de trens ocasionado pelo seu erro ao mudar as agulhas. Ninguém saiu ferido graças à perícia do maquinista, mas o guarda-chaves foi tão logo preso e demitido pelo diretor Frontin⁸⁷.

Fosse para incriminar estes trabalhadores ou para alertar a direção e a sociedade, o fato é que a *Gazeta* não compreendeu como fatalidade esse aumento no número de acidentes envolvendo, principalmente, a categoria dos guarda-chaves: durante a madrugada do dia 02 de fevereiro, na Estação do Riachuelo, ainda faltando passar dois carros, o guarda-chave fechou a agulha causando um descarrilamento, e o mesmo aconteceu na Estação de Cascadura. Em Cupertino, a “habilidade”, no dizer do jornal, foi tamanha que interrompeu o movimento de três linhas da estação⁸⁸. A *Gazeta* chegou a afirmar que achava improvável que todos os guarda-freios tivessem sido acometidos da mesma moléstia mental e exigiu da direção severas punições:

“Não basta suspende-los ou demiti-los, eles far-se-ão readmitir em outro qualquer ponto da estrada. É preciso um castigo que sirva de exemplo para que não se repitam fatos dessa ordem”⁸⁹.

⁸⁶ *Gazeta de Notícias*, 12/01/1897, p. 3.

⁸⁷ *Gazeta de Notícias*, 17/03/1897, p. 3.

⁸⁸ *Gazeta de Notícias*, 02/02/1897, p. 1.

⁸⁹ *Gazeta de Notícias*, 02/02/1897, p. 1.

Neste excerto, dois aspectos chamam a atenção. A readmissão de empregados que haviam cometido algum tipo de falta parece ser uma realidade determinada pela qualificação de muitos em seus ofícios. Se para o jornal a sabotagem é um aspecto da impunidade dessas pessoas, para os empregados poderia até mesmo funcionar como uma maneira de manter seus interesses em disputa, geralmente, ao retornar a um posto da Central do Brasil.

Assim, a readmissão na estrada era uma forma de pressão que competia aos próprios empregados. O conhecimento adquirido na operação da ferrovia, dentre os qualificados ou não, garantiu o retorno de muitos deles à folha de pagamento do Estado, como será possível perceber em outros episódios que os envolvem. Alguns retomavam postos mais de uma vez, como fez Firmo José do Nascimento, demitido quatro vezes da ferrovia⁹⁰. Entretanto, os ferroviários da Central do Brasil não se valeram apenas da readmissão ao trabalho para afirmar seus interesses.

Compunham a experiência dos empregados da estrada de ferro a mobilidade, a disciplina, conflitos com superiores e a iminência de acidentes, elementos que ajudam a compreender a visão de mundo dos ferroviários. Por ora, diante do exposto, pode-se dizer que a cultura de classe dos empregados da ferrovia estatal esteve orientada pelo discurso da morigeração que acarretou certo sentimento de superioridade cultivado por eles, até mesmo frente aos trabalhadores qualificados da indústria. Essa experiência norteará a luta pelos direitos, as greves e a relação distante que estabeleceram com o forte movimento operário da época, como será discutido adiante.

⁹⁰ Os motivos da demissão não estão descritos na ficha do empregado. Questionário de Implantação de Firmo José do Nascimento, RFFSA/RJ.

Capítulo 2 – “Ter-nos-há pela proa!”: Afirmação e luta pelos próprios interesses

A experiência de trabalho na Central do Brasil, como descrita anteriormente, constitui-se de uma forte valorização da boa conduta, da morigeração. Os empregados da empresa comumente legitimavam esse discurso, até mesmo entre os passageiros, com quem lidavam diariamente. Estavam submetidos a uma estrutura de disciplina administrativa que é minuciosa quanto à condução do serviço, mas não lhes garantia um plano de carreira, aspecto que, mais uma vez, os induzia a manter boa conduta. Entretanto, essas medidas preventivas de conflito no setor caro à época não foram impeditivas para que os ferroviários lutassem por manter seus interesses em jogo.

À intenção de se formular aspectos das culturas de classe que partilhavam os ferroviários da Central do Brasil é necessário somar as formas que assumiam a perspectiva da disputa de idéias e interesses entre os empregados e superiores e como essas práticas, muitas vezes, demonstravam concepções diferentes entre os próprios trabalhadores. Além disso, a já mencionada proximidade com o setor estatal, fundamentada pela empresa, proporcionou aos empregados maneiras de exigir direitos pela via legal.

A conflituosa hierarquia

As notícias que tratavam diretamente do trabalho na Central do Brasil, até 1896, geralmente revelaram abusos por parte de superiores a empregados subordinados, práticas que inclusive feriam o regulamento. O que se denuncia são desmandos dos agentes de estação, que obrigavam os empregados a tarefas estranhas ao serviço regular exigido pela estrada, por vezes pequenos favores, em paga pela manutenção de uma relação cordial. Era o que se propagava sobre a Estação de Sapopemba, onde os guardas pastoravam as vacas que pertenciam ao agente, a mando dele¹.

O caso de Virgílio Ferreira Guterres, guarda de armazém na Estação Marítima, também trouxe à tona alguns desses desajustes. Ele mesmo mandou publicar nota sobre sua demissão. O agente João Vieira de Souza Aguiar mandou embora o empregado, sem chance de justificativas, por conta de algumas sacas de café atropeladas por uma máquina. O guarda não pôde evitar a perda da mercadoria porque fora até o botequim para um café. Guterres afirmou ser mais uma vítima de Aguiar, que perseguia todos que não são “bajuladores e alcoviteiros”. Para condenar ainda mais a atitude do agente, contou que Carlos Wagner, um trabalhador braçal, passava o dia todo na agência “de casaca e luvas, passando melhor da vida do que um lorde”, o que prejudicou seus companheiros. Em paga por essas conquistas, afirma Guterres, “Wagner tem que adular o agente, faz compras a ele, lava-lhe a casa, servindo a Souza Aguiar de secretário particular”².

Um mês mais tarde a *Gazeta* publicou que o agente da Estação de Barra, Antonio Francisco Lopes, havia sido removido para a Estação Marítima, sem que ficasse claro se isso se sucedera para efetivar a substituição de Souza Aguiar. Meses depois, outra reclamação foi feita, agora referente a um certo João Aguiar, no cargo

¹ *Gazeta de Notícias*, 03/06/1890, p. 3.

² *Gazeta de Notícias*, 10/07/1891, p. 3.

de mestre de linha na Via Permanente, que servia na região de Itabira. Manuel Ferreira foi quem assinou uma acusação a esse Aguiar, semelhante à feita por Guterres. Ferreira, ex-empregado da estrada, afirmou que eram muitas as horas gastas pelo pessoal trabalhador apenas para efetuar a locomoção do mestre de linha, atividade que atrasava em muito o serviço. Além disso, Aguiar teria mandado uma turma retirar madeira das linhas em troca de laranjas e, como recompensa pela tarefa desempenhada, os trabalhadores se tornaram a 1ª turma da 7ª residência (Itabira). As acusações são muito parecidas às feitas contra o agente da Marítima:

“Alguns trabalhadores tem sido demitidos por dá cá aquela palha, só com o fim de serem substituídos por aduladores e cassamilheiros dele que só tratam de comunicar-lhe tudo o que se passa nas turmas³.”

Nesse caso, poderia se tratar do mesmo João Vieira de Souza Aguiar, mas apenas se aceitarmos que ele sofrera constantes remoções já que, em 21 de maio de 1893, ele comemorava seu aniversário e seus 25 anos de serviços prestados à Central do Brasil, de volta à Estação Marítima⁴. Porém, essas não seriam as últimas irregularidades sobre as quais Souza Aguiar deveria responder. Em 1897, o agente da Estação Central fora promovido à pagadoria da Estrada por nomeação do próprio diretor, à época o Dr. Frontin. Souza Aguiar foi nomeado em seu lugar, passando a tomar conta da Estação Central. Em 1899, foi ele acusado de ser um dos responsáveis pelo desfalque feito à Estrada no valor de 75:855\$300, juntamente com outros empregados que “viciaram a escrituração e sonegaram documentos”⁵.

O guarda-chaves Calixto, da Estação de Ressaquinha, também foi uma das vítimas dos desmandos de agentes. A história dele foi contada por um certo A. Amaral: “este paupérrimo pai de oito filhos teve a infelicidade de cair no completo

³ *Gazeta de Notícias*, 29/09/1891, p. 3.

⁴ *Gazeta de Notícias*, 21/05/1893, p. 2.

⁵ *Gazeta de Notícias*, 17/01/1899, p. 1. A trajetória de Souza Aguiar na Central do Brasil é um dos resultados recuperados a partir da elaboração do banco de dados de empregados das duas empresas pesquisadas.

desagrado do agente” e, por isso, foi demitido. O autor da nota afirmou que o agente cometia muitas irregularidades por distrair os guardas “em seus servicinhos particulares” e que, para tal, recebem benfeitorias⁶. Contra esse agente, em 1891, já havia sido aberto um inquérito pelo diretor, a fim de averiguar os negócios que fazia com particulares, mas em nada deu resultado⁷.

Acusações parecidas foram feitas contra o agente da Estação de Santíssimo, José Calazans Pimentel⁸. O artigo afirma que ele costumava abandonar seu posto de trabalho por horas e mandava os empregados da estação lhe fazerem serviços estranhos na estrada, tais como: “cortar capim, carregar água, lavar e apanhar cavalos e muitas coisas mais”⁹.

Outros agentes foram temas de notas que os denunciavam por irregularidades, como o de Santo Antonio, cuja acusação se restringiu a dizer que “tem cometido horrores”¹⁰. Em 1896, ele voltou à pauta da coluna depois de que, por exigências do povo de Santo Antonio, foi demitido pelo Dr. Frontin. Outro que ocupou a lista de denunciados foi Aurélio Gracindo Fernandes de Sá, acusado de acumular o cargo com seu emprego nos correios e de ser o responsável pelo sumiço de bagagens e cargas. Quem assinou a nota contra Sá foi Cristiano Gonçalves dos Santos, cujo filho, ele afirmou, trabalhava na Central do Brasil¹¹.

O agente de Serraria não saiu impune da vigilância que saía na imprensa¹². Contra ele foi publicado que transformava as imediações da estrada em feira pública

⁶ *Gazeta de Notícias*, 29/03/1892, p. 3.

⁷ *Gazeta de Notícias*, 15/02/1891, p. 3.

⁸ *Gazeta de Notícias*, 27/08/1891, p. 3.

⁹ *Gazeta de Notícias*, 07/05/1892, p. 3.

¹⁰ *Gazeta de Notícias*, 17/03/1893, p. 3.

¹¹ *Gazeta de Notícias*, 12/04/1893, p. 3.

¹² A coluna “A pedidos”, da *Gazeta de Notícias* surpreendeu com a grande quantidade de informações que trazia noticiando casos variados envolvendo trabalhadores a estradas de ferro. Esta coluna tinha como particularidade a publicação de mexericos envolvendo pessoas públicas ou não, na maioria das vezes não assinados. Max Leclerc, correspondente de um jornal parisiense citado por Sodré afirmou que a imprensa brasileira se desmoralizava com uma coluna dessa categoria que “publicava libelos infames, de ataques anônimos contra personalidades e instituições”, e ainda chamou a coluna de “recanto mal afamado nos jornais, onde o leitor, levado por uma curiosidade malsã, deita o olhar em primeiro lugar”. É de se imaginar que tais mexericos representassem o primeiro atrativo do jornal, pois neles figuravam em notícias pequenos dissabores sociais que, muitas vezes, revelaram conflitos de

que alugava a quatro ou cinco turcos¹³. A essa nota assinou o pseudônimo “A Moralidade”, que foi responsável por delatar muitos empregados da Central do Brasil. Em 1893 apontara irregularidades de um funcionário do Prolongamento, a quem chamou de “Pedro Sujo”¹⁴. No ano seguinte, acusou um desenhista de usar seus poderes para atuar em prejuízo do pessoal dos trens, seus desafetos.

Sob o título “Inquérito Secreto”, a *Gazeta* publicou que a Central do Brasil teria mandado apurar na Estação do Sítio algumas irregularidades denunciadas ao jornal pelo ex-diretor José Ewbank da Câmara. O agente da referida estação confessou usar a mão de obra dos empregados da estrada nas propriedades rurais que possuía próximas à estação. Depois da confissão do agente, os empregados, que eram de livre nomeação e demissão dele, foram chamados a depor. O jornal transcreveu apenas um dos depoimentos, que reproduzo a seguir:

- Como se chama? Pergunta Dr. Ewbank.
- Victorino.
- Qual é seu serviço?
- Eu só faço carga e descarga.
- E que mais?
- Mais nada, não senhor.
- Mas quem é então o cozinheiro da turma, não é você?
- Sou sim senhor.
- Então é você quem cozinha?
- Sim... senhor.
- E por que não falou a verdade? Se continua mando prendê-lo. Que é que você faz mais?
- Mais nada.
- Cozinha só, não faz mais nada?
- Sim senhor.
- A que horas principia e a que horas termina?
- Principio às 8 da manhã e acabo às 9.
- Da manhã?
- Sim senhor, da manhã.
- E que faz depois disso?

trabalho dentro das estradas de ferro. Nelson Werneck Sodré. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad, 1990.

¹³ *Gazeta de Notícias*, 27/10/1895, p. 3.

¹⁴ *Gazeta de Notícias*, 03/06/1893, p. 3.

- Mais nada.
- Sabe trabalhar de carpinteiro?
- Não senhor.
- Veja lá. Não sabe trabalhar de carpinteiro?
- Não senhor.
- Estou informando que você trabalha de carpinteiro.
- É que... eu... sim, senhor, eu não sei... eu prego uns pregos... umas coisas...
- É curioso de carpinteiro que você quer dizer?
- É sim, senhor.
- Já fez algum trabalho *particular* para o agente?
- Não senhor.
- Nunca fez trabalho nenhum de carpinteiro para o uso particular do Sr. agente?
- Não, senhor.
- Entretanto, o senhor agente *confessou* que você já fez trabalhos particulares para ele. ¹⁵”

A nomeação de Affonso Carneiro de Oliveira Soares pelo ministro da Viação foi o mais alarmante dos casos em que trabalhadores da Central do Brasil viravam notícias de jornais. A celeuma começou no austero *Jornal do Commercio*, cuja linha editorial não abria espaço para mexericos. O jornal republicou o documento da demissão de Soares, do cargo de chefe da 1ª divisão em 1885, assinado por Arthur Alvim. Nele se denunciavam todos os abusos cometidos pelo engenheiro que, dentre outras faltas, figurava a prática de apontar cinco empregados da turma de lastro para fazer o jardim de sua residência, repassando os custos dos serviços para a estrada. Além de sobrecarregar os trabalhadores e os cofres da estrada, mandou que um empregado construísse para seu uso particular um armário, tarefa que o manteve ocupado por dois meses¹⁶.

Além dos corriqueiros abusos, Soares prejudicou um dos mais queridos empregados da Central no período, o mestre de linha Narciso José Ferreira¹⁷, o que

¹⁵ *Gazeta de Notícias*, 07/12/1899, p. 2.

¹⁶ Affonso Soares se apressou em responder às acusações na *Gazeta de Notícias*. Em sua defesa, mandou publicar sua fé de ofício, na qual nada constava que o desabonasse. Apelou, então, que os chefes da Estrada publicassem o conceito que faziam do engenheiro. No caso de lhe ser desfavorável, afirmou que declinaria do lugar para o qual fora designado pelo governo da República. Este foi único caso que recebeu resposta de um alto cargo da EFCB. *Jornal do Comércio*, 22/02/1896, p. 1.

¹⁷ *Gazeta de Notícias*, 26/02/1893, p. 3. Os artigos em apoio a Affonso Soares foram publicados nos dias 28/02/1893 e 03/03/1893.

certamente serviu para desabonar ainda mais o infrator. Ferreira era respeitado entre seus colegas e pela própria administração; suas bodas e os trinta e cinco anos de serviço prestados à Central do Brasil foram comemorados nos jornais. Isso faz da trajetória desse mestre de linha uma experiência emblemática do trabalho na empresa¹⁸. Ter respeito dos colegas, sofrer desmandos de superiores, dedicar décadas da vida a serviço da estrada e, não raras vezes, morrer num desastre são vicissitudes às quais muitos empregados da Central do Brasil estavam sujeitos. Narciso José Ferreira morreu no dia 08 de julho de 1894, num acidente na estação de São Cristóvão. A morte do empregado foi digna de nota por Figueira na compilação de memórias da Central do Brasil, que o definiu como um homem vigilante e ativo no serviço:

“Sua morte foi geralmente sentida, pois o longo tirocínio pelo qual conquistara legítima fama de muito habilitado nos misteres da arte de construção de linha, lhe havia granjeado grande soma de estima e simpatia entre o pessoal de todas as categorias. Na verdade, poucos se encontram que se tenham elevado por esforço e mérito próprios como o mestre de linha Narciso, que de simples trabalhador, chegou a condutor de 1ª classe, sempre em contato com profissionais distintos reconhecedores e confiantes de sua justa competência.”¹⁹

É certo que a publicação de notícias como as da estação do Sítio mostrava a antipatia que os empregados da Estrada nutriam pelos agentes – aversão esta que, talvez, também fosse compartilhada entre membros da comunidade e do comércio de cada estação que dependiam dos serviços deles para reaverem suas bagagens, encomendas e mercadorias negociadas diariamente. Todavia, o inquérito deu mais peso aos abusos de trabalho praticados por chefes, evidenciando uma relação de trabalho firmada em vontades quase invioláveis de superiores.

¹⁸ *Gazeta de Notícias*, 06/05/1893, p. 3.

¹⁹ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 390. A publicação de rurgas do cotidiano de trabalho da Central do Brasil perdeu fôlego a partir de 1895. Os mexericos deram lugar à cobertura de acidentes e de avaliações sobre a direção da empresa. A preocupação, então, passou a ser as irregularidades e instabilidades que afetavam de fato o tráfego.

Além do poder de mando dos superiores como parte constituinte da experiência de trabalho, há indícios de que castigos físicos figuravam como prática dos chefes contra os empregados da Central do Brasil. Dentre as muitas denúncias, que comumente envolviam a sobrecarga de serviço do pessoal do escritório às oficinas de operários, *O Combate* publicou que “ouviu dizer” que havia na Estrada um “local destinado a deter os passageiros que promovem qualquer alteração da ordem, e que serve também aos empregados”²⁰. As acusações reapareceram em 1896, quando o *Jornal do Brasil* exigia a apuração “sobre o espancamento e cárcere privado de que foi vítima um pobre trabalhador na Estação Central”²¹.

As diversas nacionalidades que conviviam na cidade, à época, e que refletiam em disputas e rivalidades comuns no mundo do trabalho, também estavam na Central do Brasil²². Porém, as ocorrências de episódios como esses não eram retratados de forma direta pela imprensa. Era mais comum encontrar, por exemplo, o antilusitanismo em jornais nacionalistas como *A Bomba*, *O Jacobino* e *O Nacional*, que publicavam piadas que envolviam alguns funcionários portugueses da Central do Brasil, mas que tinham como alvo qualquer cargo ou fábrica onde esses imigrantes trabalhavam. Não foi possível, nem mesmo pela análise dos assentamentos, traçar um perfil étnico e social do pessoal da Central do Brasil²³.

²⁰ *O Combate*, 12/02/1892, p. 2.

²¹ *Jornal do Brasil*, 03/08/1896, p. 2. A denúncia foi publicada várias vezes ao longo de 1896. O castigo corporal também era usado contra insubordinação na Armada, durante o Império. Cf.: Álvaro Pereira Nascimento. *A Ressaca da Marujada – Recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional: 2001. Entretanto, não foi encontrado mais nenhum indício sobre esse aspecto. É possível que tais acusações recaiam sobre a Polícia Ferroviária, fundada em 1852, e assim não haveria relação entre os casos de violência e os desmandos de superiores a empregados. Porém, nenhuma das fontes pesquisadas mencionou a atuação da polícia e nada foi encontrado sobre ela nos arquivos do Museu do Trem ou na RFFSA.

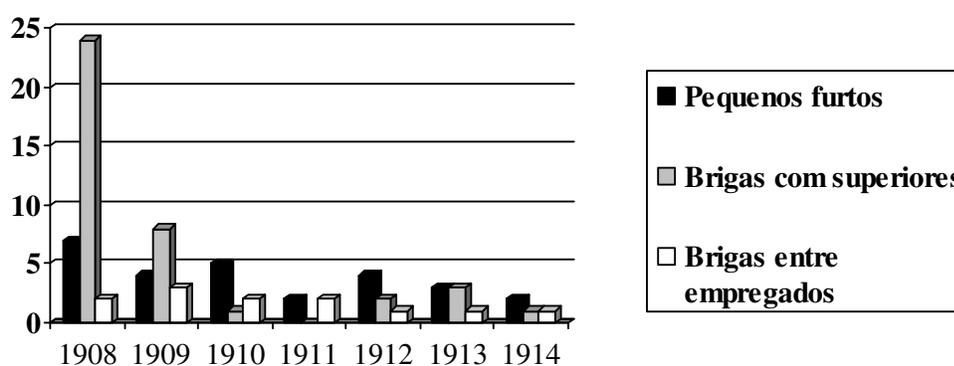
²² Cláudio Batalha. *O movimento operário...*, p. 12. Gladys Sabina Ribeiro afirmou que conflitos étnicos, especialmente o antilusitanismo, se davam por concorrência no mercado de trabalho, além de muitas outras razões fundamentadas no processo histórico que preteria nacionais por herança da escravidão e pelos projetos de imigração implantados pelo governo. Ver: Gladys Sabina Ribeiro, “*Cabras e pés-de-chumbo*”: os rolos do tempo. *O antilusitanismo na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado, UFF, 1987.

²³ Os Questionários de Implantação disponíveis estavam organizados na RFFSA apenas até as fichas de empregados cujo primeiro nome começava com a letra J. Além disso, o inúmero de fichas é incalculável tendo em vista que um andar inteiro do prédio da empresa é ocupado por essa documentação. Portanto, a amostra coletada não permite uma análise aproximada sobre o tema. Além

Gatunagem e Insubordinação

Uma rápida análise quantitativa dos motivos de demissão, entre os anos 1908 e 1914²⁴, revela a forma mais comum escolhida pelos empregados da ferrovia para fazer valer seus interesses, no trabalho cotidiano:

Gráfico 2. Motivos de demissão na EFCB (1908-1914)



O gráfico acima confirma em dados oficiais da direção o que a imprensa divulgou entre os anos 1889 e 1920: o motivo mais freqüente de demissão era a insubordinação, aqui considerada como brigas entre empregados e contra superiores, seguido pela prática de pequenos furtos, constante em todos os anos representados na figura.

Às vezes, não atender às normas dos chefes podia ser simples. Foi assim com o guarda-salão Francisco Fernandes da Silveira, que não se sujeitou ao castigo de trinta dias de suspensão e uma transferência imposta para o interior, punições

disso, dentre as fichas tabuladas foi possível perceber que a única informação fornecida no campo “nacionalidade”, quando preenchido, era “brasileiro”. No campo “cor”, nos documentos disponíveis, também não foi encontrada nenhuma resposta.

²⁴ Para a elaboração do gráfico, o recorte foi imposto pelas circulares expedidas pela Direção disponíveis para consulta no Museu do Trem e no Acervo da RFFSA. Não incorporei os dados recolhidos pela imprensa porque não seriam tão precisos quanto as efetivas demissões reveladas nos livros da Administração Central.

impetradas pelo chefe do tráfego da Central do Brasil²⁵. O conferente do Meyer, logo que recebeu a notícia de sua demissão, deixou imediatamente o serviço, não esperou nem ao menos ser substituído²⁶.

O guarda-freio Luiz Augusto Correia foi dispensado depois de ter causado tumulto, declarando não mais querer ser empregado²⁷. Muitos foram os trabalhadores surpreendidos pelos chefes ao se apresentarem embriagados ou jogando cartas em horário de trabalho²⁸, e há também aqueles demitidos por terem cometido crimes fora da ferrovia, tais como defloramento e agressão²⁹. Esses casos nunca chegaram à imprensa, que sempre insistia no discurso da morigeração.

Outras vezes, desentendimentos quase corriqueiros tomavam grandes proporções, como no caso conhecido por “O Foguista Insubordinado”. Na estação de Belém, João Valentim da Silva, ao chegar com a máquina S3 começou a realizar manobras e apitar. Ao se dar conta do barulho, o ajudante da estação repreendeu Valentim, que respondeu com impropérios e tentou agredi-lo com um ferro. Por conta da atitude hostil, o funcionário lhe deu voz de prisão e ordenou que alguns guarda-freios o pegassem ao que os empregados se negaram. Antes mesmo de o conflito tomar maior vulto, chamou a polícia:

“Belém, 12h. 15p.m. – Grande conflito. Foguista do S3 locomotiva 172 desacatou agente, desacatou autoridade local e força pública. Guarda-freios em atitude hostil. Ordem perturbada; pede-se providência”³⁰.

Quando a força policial e os chefes lá chegaram, receberam a notícia de que Valentin andava pelos trilhos armado de uma alavanca. Todos saíram no encalço do

²⁵ *Gazeta de Notícias*, 26/08/1893, p. 3.

²⁶ *Gazeta de Notícias*, 14/02/1897, p. 3.

²⁷ *Circulares de Tráfego*, 30/04/1909, n. 2705.

²⁸ Demissão de Alberto Pinheiro por embriaguez, *Circulares de Tráfego*, 27/08/1908, n. 4586. Demissão de Belmiro Grieco por jogo, *Circulares de Tráfego*, 31/12/1908, n. 6575.

²⁹ Demissão de Álvaro Delgado por defloramento, *Circulares de Tráfego*, 11/09/1908, n. 4937. Demissão de Luiz Coelho, *Circulares de Tráfego*, 04/01/1909, n. 32.

³⁰ *O País*, 01/08/1896, p. 1.

foguista. O empregado estava refugiado num local pantanoso, que tornava sua captura ainda mais difícil. Cercado, ele foi encontrado atolado num charco³¹.

A descrição de Valentim era essa: “uma figura esquisita, a roupa toda de algodão azul colada ao corpo, as mãos pretas, a cara enferruscada em *chapellino* preto, mole, no alto da sinagoga”. Tinha bigode ruivo e olhos azulados. Ao observá-lo, o sub-diretor Teixeira diz ter reconhecido o foguista como “um gatuno de café” que ele mesmo tinha expulsado da Estrada em 1893. Interrogado, Valentim afirmou que só fugiu da estação porque não queria ser preso e que se armou da alavanca para se defender. Ainda disse que detestava apitos e que só o fez para dar sinal ao guarda-chave. Assim sendo, não entendeu a irritação do ajudante, defendendo-se:

“Foi um apito à toa, mas o bastante para vir a plataforma um empregado da estrada que me disse: ‘Você leve a máquina para casa e vá apitar...’. V. S. hão de me desculpar, mas eu não digo onde. Eu respeito muito minha mãe, e fiquei danado. Avancei com a máquina, larguei adiante, voltei a plataforma, chamei o empregado em quem só depois reconheci o chefe da estação e disse-lhe ‘Para minha casa eu não posso levar a máquina, mas para a sua, eu levo, e apito lá (e disse me relação à mãe dele o que ele tinha dito em relação à minha). Isso foi tudo’”.³²

Não se pode saber se o ocorrido foi como o contado por Valentim. No entanto, essa contenda revelou forte tensão entre superior e subordinado. Na visão do ajudante, uma atitude de indisciplina – que aqui pode ser interpretada tanto pelo apito excessivo do foguista, quanto pelos xingamentos dedicados às mães de cada um, somada à resistência de outros empregados em cumprirem a prisão do infrator – configurou um episódio que requeria a presença de outros chefes para controlar a situação. Dessa forma, seria possível mostrar a punição a ser aplicada aos que pretendiam seguir o exemplo de Valentim.

³¹ *Jornal do Brasil*, 01/08/1896, p. 1.

³² *O País*, 01/08/1896, p. 1.

O foguista, além da querela com o ajudante, também fora reconhecido por roubar café, o que remete a análise para a segunda maior causa de demissão – o furto. Em 1899, as cargas depositadas na Estação Marítima tiveram seus conteúdos roubados e substituídos por pedras³³. A mesma acusação foi feita contra o pessoal da Estação de Entre Rios, não escapando nem mesmo a Estação Central, que teria sido vítima de um ex-empregado³⁴. Contudo, estes casos não ficavam apenas na imprensa e, além de ser motivo para demissões, podiam chegar às delegacias.

Teodoro José de Mello foi pego pela polícia por ser acusado de inúmeros roubos nas imediações da Estação de Cupertino. Em seu poder foram encontrados vários objetos, tais como saco de açúcar, vinho do porto e fazendas, mas da Estrada de Ferro teria ele subtraído apenas um lampião. Teodoro também carregava uma pistola que declarou ter comprado de um amigo guarda-freio da estrada.

Alguns empregados da estação foram ouvidos, mas apenas Agostinho Gonçalves da Cruz afirmou que Mello já tinha sido trabalhador da Central e fora despedido por seu incorrigível comportamento de gatuno; todos os outros declararam que nada sabiam. De acordo com o depoimento de Cruz, Mello esteve na estação no dia em que parte dos objetos que estavam com o acusado foi de lá subtraída e que para ter acesso ao lugar, usou da amizade com antigos companheiros³⁵. A “gatunagem” não era exclusiva do comportamento de Mello. Como foi visto, entre 1908 e 1914, a prática era comum. Laranjas, galinhas, botinas e toucinhos eram alguns dos alvos dos empregados³⁶.

³³ *Gazeta de Notícias*, 14/01/1899, p. 3.

³⁴ *Gazeta de Notícias*, 11/06/1899, p. 3.

³⁵ Todas as informações foram retiradas do Inquérito Policial de Teodoro José de Mello, de 20/08/1893, Delegacia de Polícia, 1ª Circunscrição Suburbana, MV0032, Arquivo Nacional.

³⁶ Entretanto, acredito que nem só a carestia de vida justifica o surrupio de mercadorias. Uma análise acerca de portuários em Hamburgo, de Michael Grüttner, problematizou com sofisticação a questão ao mostrar que pequenos roubos, embriaguez, sabotagem e concubinato podem ser elementos fundamentais para a compreensão de uma cultura de classe. Cf.: Michael Grüttner, “Working-class crime and the labour movement: pilfering in the Hamburg Docks, 1888-1923”, *In*: Richard Evans (org.) *The German working class (1888-1933)*, Nova Jérsei: Barnes and Noble Books, 1982, pp.54-79.

Direito a garantias

As maneiras de sobreviver à rígida regulamentação do trabalho apareciam nas formas como os empregados da Central do Brasil incorriam em práticas de insubordinação e praticavam pequenos delitos de furtos. Ademais, há que se lembrar que a condição de empregados numa ferrovia envolvia outros aspectos como o fomento à morigeração e a proximidade com o Poder Público por se tratar a empresa de uma estatal. Dessa forma, é possível que as disposições regulamentares quanto à condução do trabalho tenham propiciado o surgimento nos empregados da Central do Brasil uma perspectiva de fazer valer as regras, não só coercitivas como também aquelas que os beneficiava.

Desde o regulamento instaurado no Governo Provisório, previa-se a licença remunerada ao trabalhador que sofria acidentes em serviço, além dos benefícios do Montepio. Esse é um forte exemplo de que o empregado da Central do Brasil tinha que desenvolver, muitas vezes, sua ligação com o Poder Público para fazer valer as garantias de trabalho. Foi por uma petição que o bagageiro Francisco Coelho da Costa conquistou o direito a seis meses de licença remunerada para tratamento de sua saúde³⁷. Quando o bagageiro faleceu, sua esposa apresentou ao Ministério o decreto da licença para o pedido de pensão.

Do mesmo modo que o bagageiro, agiram numerosos empregados que solicitavam compensações por acidentes ou para tratamento de saúde. O guarda-chave Antonio Marcondes, por exemplo, conquistou um ano de licença com ordenado integral³⁸. O ajudante de mestre nas oficinas do Engenho de Dentro, Carlos da Costa

³⁷ Decreto 2437, 14 de setembro de 1911. Para o pedido de pensão, ver processo de Glória da Costa, Fundo GIFl, Pasta 4B292, Ministério dos Transportes/AN.

³⁸ Decreto n. 2.624, de 12 de setembro de 1912.

Fontella, ao fazer o mesmo pedido que Marcondes, teve o direito prorrogado por mais um ano³⁹.

A concepção da Central do Brasil como uma empresa foi marcada pela difícil tarefa de coadunar o esforço em modernizar o capitalismo no Brasil com a acumulação de riquezas advinda quase que exclusivamente da produção cafeeira, mantida pela mão de obra escrava. Entretanto, esse aspecto, que El Karez chamou de “contradição”, também marcou a experiência de trabalho na estrada de ferro, na medida em que, assim como o trabalho escravo fora duradouramente mantido tendo como dois de seus pilares o castigo exemplar e a adoção de medidas paternalistas⁴⁰, o trabalho nos trilhos da Central recebia tratamento semelhante, em novas práticas. Ao mesmo tempo em que o sistema disciplinar marcava a forte hierarquia dentro da estrada em regulamentos punitivos, as medidas paternalistas figuravam na concessão de alguns direitos a empregados de um setor caro à economia da época.

Em 24 de junho de 1889 podia ser lido, na seção “A pedidos” da Gazeta de Notícias, o seguinte aviso endereçado ao deputado Bezerra de Menezes: “Os empregados eleitores em número superior a 350, esperam apenas até 25 do corrente a realização do prometido”. E no dia 26 do mesmo mês: “O dia 25 lá se foi, e V. S. nada diz conforme sua palavra. Portanto, o dito por não dito e agora ter-nos-há pela proa. Agüente-se no balanço”. Estas notas foram assinadas pelas seções de Tráfego, Contabilidade e Telégrafo. Ao que tudo indica, estas repartições da Central do Brasil pediam resultados ao deputado autor do projeto de lei de 1882, que determinava que os trabalhadores das estradas de ferro deveriam ser considerados empregados públicos federais, com direito à aposentadoria desde a data em que a referida Estrada passou ao domínio do Estado⁴¹.

³⁹ Decreto 3819, de 18 de outubro de 1919. Para todos os decretos de licença e mais ver a coleção de leis disponíveis no sítio do Senado Federal: <http://www6.senado.gov.br/sicon/PaginaDocumentos.action>, consulta em 08/12/2007.

⁴⁰ Sidney Chalhoub, *Trabalho, lar e botequim...*, p. 47.

⁴¹ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 316.

Esta era uma idéia já há muito propagada por antigos diretores da Central durante o Império. Todos eram unânimes em assegurar que a classe dos empregados da estrada de ferro era merecedora de garantias em caso de doenças, acidentes e falecimento e indicavam como remédio para a situação o estabelecimento da aposentadoria. O diretor Herculano Penna considerou que o trabalho por eles exercido era “penoso” e “sem possibilidade de pecúlio”:

“Para melhorar esta triste situação do pessoal da Estrada, penso que a concessão do direito à aposentadoria e a criação de um montepio é a medida aconselhada tanto pelo sentimento de justiça e humanidade como por conveniência administrativa de ordem superior”⁴².

Em 1890, outras notas surgiram na coluna “A pedidos” com reivindicações semelhantes às feitas em junho de 1889. Nelas apareceram queixas dos operários da Via Permanente e do Arsenal da Marinha quanto a licenças concedidas apenas ao pessoal do escritório central⁴³. Uma representação dos operários em oficina da Central do Brasil endereçada ao Senhor Conselheiro Rodrigo Silva foi publicada em 21 de fevereiro de 1890 pedindo a equiparação de regimes de trabalho nas repartições públicas. Nela, os operários afirmavam serem vítimas de um ônus maior que “de seus colegas de outros ministérios” e estarem submetidos a uma jornada de trabalho maior: no Arsenal da Marinha, os operários trabalhavam das seis e meia da manhã às quatro da tarde, nas oficinas da Central, nunca menos de dez horas diárias.

No dia seguinte a essa publicação, o mesmo jornal revelou que a representação já estava nas mãos do Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas⁴⁴. Não se noticiou sobre o despacho, mas desde o dia 26 de fevereiro de 1890, estava aprovado e entrava em vigor o decreto de número 221, que assim determinava:

⁴² *Relatório do Ministério da Agricultura apresentado ao Presidente da República*, 1880, p. 131/132.

⁴³ *Gazeta de Notícias*, 28/01/1890, p. 3.

⁴⁴ *Gazeta de Notícias*, 22/02/1890, p. 3.

“Art. 1º. É concedido aos empregados da EFCB de nomeação, quer por decreto, quer por portaria do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, quer por ato do diretor da mesma estrada ou do engenheiro chefe do respectivo prolongamento, direito à aposentadoria nas condições estabelecidas”.⁴⁵

Para se obter a aposentadoria ordinária, era necessário aos empregados da Central do Brasil terem trinta anos de serviços contados a partir de 1865, quando a estrada passou a pertencer ao Estado, ou absoluta incapacidade física ou moral para continuar no exercício do emprego. As faltas não justificadas e os dias de suspensão não fazem parte da contagem do tempo, nem as licenças por mais de 60 dias em cada ano. A aposentadoria extraordinária era também concedida ao trabalhador que possuísse mais de dez anos na ferrovia e tornou-se “inábil para o serviço por desastre resultante do exercício de suas funções, por ferimento, ou mutilação em luta ou desempenho do cargo, por moléstia adquirida no serviço ou na prática de algum ato humanitário ou de dedicação à causa pública⁴⁶”.

Entretanto, esse direito não foi conquistado sem obstáculos. Em 1896, uma lei orçamentária revogou a aposentadoria a todos os empregados de empresas custeadas pela União. Passou a ser comum que pedidos de aposentadorias da Central do Brasil entrassem para a ordem do dia da Comissão de Justiça da Câmara, feitos pelos próprios empregados solicitando a devida interpretação da lei. Foi o caso de Bento José Ribeiro, o mestre de oficinas de limadores cujo pedido de aposentadoria, depois de 53 anos de serviço, foi publicado na *Gazeta de Notícias* de 05 de janeiro de 1897, e que em 1903 ainda tramitava na Comissão de Fazenda e Indústrias⁴⁷.

A decisão quanto aos pedidos de aposentadoria e demais direitos dos empregados cabia ao Congresso Nacional, o que tornava difícil obter com rapidez o benefício desejado. Talvez por isso, a maior parte dos empregados recorria ao Montepio obrigatório dos funcionários do Estado, que desde 1890 permitia a filiação

⁴⁵ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 851.

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 859.

aos empregados do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, ao qual estava subordinado o pessoal da Central⁴⁸. Os recursos do Montepio envolviam a contribuição ao funeral e pensão para herdeiros.

Quando chegava o doloroso momento de solicitar o auxílio da associação, o pedido era encaminhado ao Ministério por algum empregado da Central, que certamente ajudava a recolher os documentos necessários. Anna da Costa Vieira, viúva de Antonio dos Santos Vieira Jr., deu entrada em sua solicitação de pensão no dia 01 de março de 1897 e foi atendida no mesmo dia com o benefício correspondente a metade do salário do marido.⁴⁹ Em menos de um mês, Anna Carlota de Conceição Monteiro, tia do condutor Carlos José de Siqueira foi ressarcida pelo Tesouro Federal por ter arcado com as despesas do funeral do sobrinho⁵⁰.

A adesão ao Montepio poderia significar muito para o empregado. Lucio Gomes de Oliveira foi exonerado do cargo de mestre de linha de 1ª classe por abandono de emprego e exigiu continuar a contribuir com o Montepio. No ofício de justificativa, declarou que estava no gozo de uma licença por problemas de saúde e que havia comunicado à estrada, tendo sido demitido mesmo assim. Em sua defesa, também alegou que outros exonerados obtiveram o direito a manter-se filiados à associação⁵¹.

Até mesmo E. Nogueirol sonhava em deixar sua condição de jornaleiro para se tornar um morigerado funcionário titulado da Central do Brasil. Só assim era possível filiar-se ao Montepio obrigatório e “assegurar o futuro da família” como uma recompensa ao trabalho⁵².

⁴⁸ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 874. O pessoal da Central do Brasil e demais ferrovias do Estado estavam subordinados ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas que manteve esse nome até 1906, quando foi a pasta foi transformada em Ministério da Viação e Obras Públicas. O Ministério dos Transportes foi criado apenas em 1967. Ver: <http://www.transportes.gov.br/BHist.htm>, acesso em 11 de janeiro de 2008.

⁴⁹ Anna da Costa Vieira, Pedido de pensão, 01/03/1897, Fundo GIF/Ministério dos Transportes, Pasta 4B199, AN.

⁵⁰ Anna Carlota de Conceição Monteiro, Pedido de cota para funeral, Fundo GIF/Ministério dos Transportes, Pasta 4B199, AN.

⁵¹ Lucio Gomes de Oliveira. 24/03/1896, Fundo GIF/Ministério dos Transportes, Pasta 4B199.

⁵² *Echo Suburbano*, 31/09/1901, p. 4.

Funcionários públicos ou operários da União?

O debate acerca da equiparação de direitos e regime de trabalho nas repartições públicas foi uma contenda que perdurou a Primeira República, sem ter sido implementada⁵³. O desejo dos empregados de atingir o grau de titulados, de funcionários públicos e, portanto, a possibilidade de usufruir de algumas vantagens foi fundamentada no decreto número 644, de 09 de agosto de 1890 que havia deixado um precedente: jornalheiros e titulados partilhavam dos mesmos direitos na Repartição Geral dos Telégrafos. Depois disso, houve numerosas tentativas de equiparações em todos os Ministérios⁵⁴.

Essa foi a primeira bandeira de direitos empunhada pelo pessoal da Central do Brasil e pelo deputado Maurício de Lacerda e, desde então, os empregados do Estado sempre estiveram na ordem do dia no Legislativo, tornando extensas às filas de projetos sobre eles⁵⁵.

Era comum ler nos jornais numerosas reclamações, já que os direitos eram diferentes até mesmo dentro da própria Central do Brasil. A notícia de que o pessoal do escritório, por exemplo, gozava de licenças concedidas pelo Ministério recebeu pronta crítica dos “demais empregados” reclamando o mesmo direito⁵⁶. Em 1906, a campanha por direitos iguais quanto ao pagamento do trabalho em feriados recrudescer os ânimos. Os operários, em grande maioria jornalheiros, exigiam ter as mesmas regalias que os empregados titulados já que não eram eles “nem mais brasileiros, nem mais laboriosos”⁵⁷.

Os empregados da Central do Brasil mantiveram um diálogo intenso e próximo com deputados que apoiavam suas causas, dentro e fora do Congresso. Em 1903, por ocasião de uma viagem do deputado Barbosa Lima, que havia votado a

⁵³ João Tristan Vargas. *O trabalho na ordem liberal – O movimento operário e a construção do Estado na Primeira República*. Campinas: CMU, 2004, p. 305

⁵⁴ Maurício de Lacerda. *Evolução do direito social...*, p. 51.

⁵⁵ *Idem*.

⁵⁶ *Gazeta de Notícias*, 24/01/1890, p. 3.

⁵⁷ *Gazeta de Notícias*, 03/04/1906, p. 4.

favor da equiparação, o telegrafista Ildefonso Pinto subiu numa cadeira e discursou sobre a emancipação do proletariado, ao que foi calorosamente apoiado por seus colegas e populares. Dentre os que assistiram ao improvisado comício de Pinto, estava o deputado Eloy Chaves, que mais tarde seria responsável pelo decreto que criou caixas de aposentadorias obrigatórias em todas as ferrovias do país⁵⁸. Desse dia em diante, uma intensa agenda de homenagem a Barbosa Lima foi executada pelos trabalhadores.

Em vários momentos, designados como “operários da União”, que certamente congregava empregados de outras repartições do Estado, mandavam que se publicassem nos jornais as aspirações legislativas do setor. Em 1906, explicaram à população que as folgas dos feriados não eram pagas aos jornaleiros como eram ao funcionalismo público, formulando uma exceção que eles qualificam como “odiosa”⁵⁹. Assim justificaram a reivindicação:

“Estes funcionários que obedecem, no exercício de suas funções, a uma rigorosa tabela ou escala da qual não podem fugir sem grave riscos de punições regulamentares, muitas vezes, severas, não tem os domingos e tampouco os feriados para descanso e alguns são até privados muitas vezes do descanso noturno”⁶⁰.

Doze anos depois, conquistaram o direito, até então, concernente apenas aos titulados de obter pagamentos pelos trabalhos em domingos e feriados demonstrando que não esmoreciam diante dos primeiros fracassos legislativos⁶¹.

Ainda em 1906, formaram uma comissão permanente para acompanhar de perto os trâmites pelos quais passava o projeto de número 166, encabeçado pelo senador Pinheiro Machado, que consistia em conceder algumas vantagens de trabalho ao funcionalismo público e a uniformização dos direitos. Desde então, a Comissão

⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 15/11/1903, p. 3. Para o decreto ver, número 4682 de 24 de janeiro de 1923 em: <http://www6.senado.gov.br/sicon/ExecutaPesquisaAvancada.action>, acesso em 08/12/2007.

⁵⁹ *Gazeta de Notícias*, 03/04/1906, p. 4.

⁶⁰ *Gazeta de Notícias*, 19/09/1906, p. 2.

⁶¹ Decreto 12844, de 17 de janeiro de 1918. Ver: <http://www6.senado.gov.br/sicon/ExecutaPesquisaBasica.action>, consulta em 08/12/2007.

Geral dos Operários da União passou a se reunir na Associação Tipográfica Fluminense e a figurar nas colunas operárias como uma espécie de grêmio, evidenciando uma sólida perspectiva de organização política em torno de ganhos legais⁶². Uma de suas principais tarefas era acompanhar o andamento do projeto de lei na Câmara. Um memorial foi enviado ao Presidente da República, revelando a confiança na aprovação das leis que lhes fossem favoráveis:

“Nada adiantariam comentários, não o faremos, apenas atendemos a muitos funcionários de estações e do movimento que buscavam na comissão um aliado em defesa de seus direitos feridos, a comissão sem se afastar do seu programa de confiante expectativa nos poderes legislativo e executivo, leva, no entanto, os senadores, signatários do projeto em questão a justa reclamação dos dignos servidores da Central, certo de que (...) será atendido”⁶³.

Em 1907, há notícias de recrutamento entre os operários das oficinas do Estado para a função de delegado para acompanharem na Câmara os trabalhos da Comissão Parlamentar encarregada do projeto de número 166⁶⁴. Um mês depois, a comissão então formada teve como tarefa dirigir-se aos deputados solicitando mais uma vez a aprovação do projeto que lhes dizia respeito⁶⁵. Em julho, enviaram mensagem oficial ao Presidente da República, quando apelaram aos sentimentos do chefe da nação:

“É, pois, este o motivos que nos leva a vir novamente na do primeiro magistrado da nação afim de solicitar-lhe a paternal atenção para esse projeto que necessariamente deve ser submetido aos seu criterioso estudo”⁶⁶.

Era mesmo raro o dia em que uma comissão do pessoal da Central não comparecesse no Congresso Nacional para acompanhar as leis de seu interesse⁶⁷. A

⁶² *Gazeta de Notícias*, 22/09/1906, p. 5, 05/10/1906, p. 3, 20/10/1906, p. 5, 10/11/1906, p. 5.

⁶³ *Gazeta de Notícias*, 19/09/1906, p. 2.

⁶⁴ *Gazeta de Notícias*, 29/04/1907, p. 3

⁶⁵ *Gazeta de Notícias*, 23/05/1907, p. 3.

⁶⁶ *Gazeta de Notícias*, 19/07/1907, p. 4.

⁶⁷ João Tristan Vargas. *O trabalho...*, p. 320.

Comissão Geral dos Operários da União sempre esteve muito organizada, atenta às discussões acerca da equiparação de serviços em 1907. Em 1908, os operários da União mantiveram a pressão pela aprovação do projeto de equiparação de direitos entre os funcionários públicos e a categoria a que pertenciam. Além de contar com apoio do jornal *O Paiz*, nesse ano, a comissão chegou a reunir 500 membros⁶⁸.

Em 1910, a equiparação entre os operários da União e os funcionários públicos foi aprovada pela Câmara dos Deputados, mas a implementação não veio em seguida⁶⁹. As campanhas continuaram e,

ainda, foram reforçadas pelo debate sobre cobrança de multas punitivas, previstas desde os regulamentos imperiais até 1920,

embora quase extintas durante as admi-

nistrações de Paulo de Frontin. A charge (Figura 2) remete-se com ironia à queda de braço, já antiga em 1915, entre diretores e empregados por direitos do pessoal jornaleiro frente à retomada de cobrança de multas na administração de Arrojado Lisboa, representado na figura ao lado de um “morigerado” empregado da Central, com expressão humilde e protocolar enquanto reclama sua condição.

Em 1899, os pedidos de justificativa de faltas cometidas por empregados passaram a ser publicados na coluna que a *Gazeta de Notícias* dedicava à Central do Brasil. O mesmo acontecia com pedidos de aposentadoria, com as indisciplinas passíveis de punições e outras petições provenientes dos empregados, nem sempre atendidas. As petições publicadas no jornal não são muito elucidativas, mas

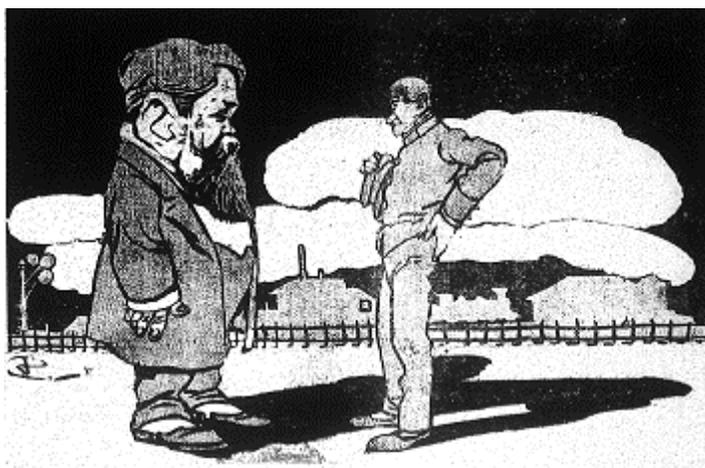


Figura 2. Beleza da Central, Jornal do Brasil, 02/08/1915, p. 1.
Não posso dar-te a equiparação de titulado, meu caro jornaleiro, mas, em compensação, faço vigorar as multas, que são um verdadeiro regalo.

⁶⁸ *O País*, 22/05/1903, p. 3

⁶⁹ *O País*, 08/09/1910, p. 4.

exemplificam essa prática mencionando apenas se as solicitações foram ou não deferidas. Assim procederam, dentre outros, os maquinistas Antonio Evaristo Pessoa, Virgílio Caetano Martins e o trabalhador José Pereira dos Santos⁷⁰. Victor da Silva Braga, empregado na estação de São Diogo, revoltou-se porque foi suspenso e logo preparou um memorial ao diretor, assinado por vinte e duas testemunhas para fundamentar sua defesa⁷¹.

A proximidade com o Poder Público favorecia a prática de lutar por leis. É possível até mesmo afirmar que os empregados da ferrovia possuíam maiores possibilidades de exercer pressão sobre o Legislativo e, portanto, de conquistar parte das reivindicações. Para Maurício de Lacerda, essa posição política privilegiada resultava do paternalismo do Estado inspirado pela conveniência em manter a ordem nas empresas que gerenciava. A esses aspectos, acrescento a prática de responder ao regulamento de serviço, cuja burocracia funcionava como base dos direitos e o fomento à morigeração dos empregados, característica que os ferroviários sempre reforçavam em petições, o que daria legitimidade às suas reivindicações, como mostrado acima.

Escrever e enviar memoriais, fundamentar legalmente aspirações e conflitos foi uma das formas mais utilizadas pelos empregados da Central do Brasil para a reivindicação de seus direitos. Em 1904, por haver o agente da estação de Aliança dito que demitiria todos aqueles que pertencessem a União Operária do Engenho de Dentro, Pinto Machado, presidente da entidade, recorreu ao diretor:

“(...) o operariado, mui especialmente nossos consócios, não seja vítima das prepotências de quem quer que seja que,

⁷⁰ Há ainda o caso dos telegrafistas do interior que, insatisfeitos com as condições de trabalho exaustivas, enviaram ao diretor Aarão Reis uma petição solicitando que se verificasse a regra firmada pela inspetoria segundo a qual são eles obrigados a trabalhar até as seis da tarde depois de pernoites. Cf.: *O País*, 08/02/1909, p. 2.

Gazeta de Notícias, 12/11/1899 e 16/12/1899, p. 1.

⁷¹ *O País*, 08/02/1909, p. 2.

abusando dos cargos que ocupa exerce pressão contra a própria liberdade dos homens de trabalho”⁷².

Os elementos legais que compunham boa parte da ação dos empregados da Central do Brasil na disputa por manter e conquistar direitos também se refletiam nas atitudes cotidianas, quando algumas dessas práticas tomavam forma mais coletiva, como a fundação de um jornal de classe. *O Trem*, “órgão de defesa dos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil”, apresentado n’*O Paiz* foi designado pelos editores como “tribunal de defesas e direitos” por serem eles contrários às lutas políticas e defensores de “disciplina, trabalho e probidade”⁷³.

Já foi comum a idéia de que a legislação trabalhista da Primeira República era assunto relegado ao “sindicalismo moderado”⁷⁴. Entretanto, pelo exposto, é possível apenas considerar que o interesse pela conquista de direitos era uma questão posta ao pessoal da ferrovia estatal como parte da cultura de classe que partilhava⁷⁵. Moderada ou não, a prática não configurou um elemento estranho à classe e foi tão acionada quanto a organização de greves e estouros de conflitos de maior monta, como será mostrado a seguir.

⁷² *Gazeta de Notícias*, 01/06/1904, p. 2.

⁷³ *O País*, 02/04/1909, p. 3. O referido periódico não foi encontrado.

⁷⁴ Boris Fausto. *Trabalho Urbano e Conflito Social*. São Paulo: Difel, 1979. p. 223. Abordarei as práticas de organização dos empregados da Central do Brasil frente ao movimento operário carioca, na Primeira República, no próximo capítulo.

⁷⁵ Cláudio Batalha refutou análises que consideram o reformismo uma prática política incompatível com a classe trabalhadora. Cf.: Cláudio Batalha “Uma outra consciência de classe? O Sindicalismo Reformista na Primeira República.” *Ciências Sociais Hoje*, ANPOCS, 1990, p. 120.

Capítulo 3 – Greves, motins e movimento operário

Insubordinações, gatinagens e luta por direitos foram algumas das formas encontradas pelos empregados da Central do Brasil para disputar interesses e conquistar garantias, às vezes inéditas à classe trabalhadora carioca. Entretanto, essas são as maneiras de resistência mais cotidianas ao trabalho. Há outras como a formação de associações, atividades que extrapolavam o ambiente de trabalho e as greves, práticas menos esperadas pela sociedade já que parar as atividades da ferrovia era uma atitude que abalava o cotidiano da cidade e a economia do país.

O envolvimento em associações e a organização de greves foram os momentos em que os empregados da Central do Brasil mostraram as relações que manteriam com o movimento operário do Distrito Federal durante a Primeira República, um período de “extraordinária mobilização coletiva e de forte organização de classe”¹.

“União, Paz e Justiça”

O enterro de Joaquim Candido de Almeida, vítima fatal do acidente do dia 07 de abril de 1902, que aconteceu entre as estações de Palmyra e Rodeio, revelou alguns dos símbolos escolhidos pelos empregados da Central do Brasil como elos de suas identidades de classe. O corpo do condutor foi transportado por um carro fúnebre de primeira classe, às expensas da empresa. Ele vestia a farda azul dos empregados da

¹ Cláudio Batalha. *O Movimento Operário...*, p. 14.

estrada. Seus companheiros de trabalho, João Lemos do Lago e um certo Vieira, colocaram sobre o caixão o boné que pertencia a Almeida. A grinalda oferecida por eles tinha a inscrição: “Ao estimado condutor Candido, saudades de seus companheiros”². A solidariedade existente entre muitos dos empregados da Central do Brasil, além dos símbolos que usavam em tristes ocasiões como o féretro de um amigo, também se materializava na construção de clubes e sociedades.

As notas funerárias certamente encerravam em si a vulnerabilidade da vida no trabalho e o medo, dos que sobreviviam, de um dia serem vítimas. Quando da morte do passageiro de 1ª classe, Luiz Francisco de Souza, o responsável pelos restos mortais foi o seu colega de trabalho Fortunato de Souza Maurity que agradeceu no jornal *À Sra. Anacleto Doufre* pela contribuição de trinta mil réis para a realização do enterro de seu amigo³. Em outro momento, o encarregado do depósito na Locomoção, Manuel Candido Cordeiro Dias foi quem organizou a listinha por ocasião da morte do amanuense Luiz Nicolau Varela e depositou o dinheiro arrecadado no nome da filha do falecido⁴. O mesmo foi feito em nome do maquinista Luiz Alves de Moura em favor de sua viúva, Clarediana Maria de Moura⁵.

Tal como se dava no cenário da época, muitos empregados se associaram à primeira sociedade mutual do pessoal da ferrovia, a Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil⁶. O risco a que estavam submetidos os referidos empregados já havia chamado a atenção dos governantes que, antes de terem aprovado o direito a aposentadoria, em 1862, pensavam em criar um Montepio. A associação foi mantida até mesmo depois da conquista de alguns direitos por temer-se a revogação deles⁷.

² *Gazeta de Notícias*, 08/04/1902, p. 1 e 09/04/1902, p. 1.

³ *Gazeta de Notícias*, 18/09/1891, p. 3.

⁴ *Gazeta de Notícias*, 31/07/1892, p. 3.

⁵ *Gazeta de Notícias*, 13/02/1894, p. 3. Manuel Paim de Souza, carpinteiro nas oficinas do Engenho de Dentro, agradeceu numa nota a todos os companheiros que o auxiliaram. Cf.: *Gazeta de Notícias*, 13/08/1892, p. 3.

⁶ Chamada Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II até 1889.

⁷ *O País*, 13/05/1909. p. 04.

Fundada em 1883, suas intenções eram garantir auxílio doença e funeral para os sócios, bem como pensões para os familiares dos empregados, “desde o diretor até o mais humilde guarda-freio”⁸. As sociedades mutualistas foram comuns no Rio de Janeiro, desde o século XIX e perduraram a Primeira República, mesmo quando proliferaram associações de resistência. A atividade delas centrava-se no socorro mútuo em caso de enfermidade e morte e, por vezes, na formação de pecúlio entre os sócios⁹.

A iniciativa de criar a Geral Mutual foi do funcionário decano José Timotheo da Costa, quem enviou circular a todos os empregados e convidou os chefes antigos e atuais para ocupar cargos na diretoria ou mesmo de sócios benfeitores, o que garantiu o reconhecimento institucional da empresa à associação¹⁰. Em 1890, por exemplo, uma medida do governo decretou que o produto das multas impostas ao pessoal seria revertido à mutual.

Até os anos 1920, sua sede foi palco de glamourosas recepções alusivas à estrada de ferro e seus diretores, embora uma reunião em 1896 tenha significado uma tentativa de usar a mutual para reuniões de classe, rapidamente sabotada por um misterioso corte de gás¹¹. É possível que a atividade mutual e a perspectiva classista tenham convivido em associações como esta, pois não são práticas incompatíveis ou excludentes¹². A Geral Mutual manteve crescente o número de sócios durante sua existência, chegando a 3.700 adesões, em 1905, mas manteve também o caráter patronal que muitas outras mutuais também compartilharam e que não conduziram os associados a uma atuação voltada para a classe.

A prática associativa dos trabalhadores cariocas da Primeira República era composta por sindicatos operários, mais voltados para ação econômica e para o

⁸ Figueira, *Memorial...*, p. 931.

⁹ Cláudio Batalha. “Sociedades de trabalhadores...”

¹⁰ Figueira, *Memorial...*, p. 931.

¹¹ *Gazeta de Notícias*, 10/12/1896, p. 1.

¹² Cláudio Batalha. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro...”, p. 53.

enfrentamento acerca das condições de trabalho¹³. Entretanto, os empregados recorriam menos às associações para lutar por suas causas, já que as reivindicações salariais e por condições de trabalho eram travadas pelo pessoal da estatal diretamente no âmbito legal, junto ao Congresso Nacional e ao Ministério que eram os responsáveis pela regulação do serviço na empresa, como já foi abordado no capítulo anterior.

A variedade de cargos e salários proporcionou que se forjassem múltiplas identidades entre os trabalhadores e, por conseguinte, inúmeras sociedades. Eram os sindicatos por ofício que representavam, sobretudo, os ofícios mais qualificados e que constituíram a base da organização operária na Primeira República¹⁴. Até 1920, foi possível registrar quase vinte agremiações de empregados em ferrovia ou com participação deles¹⁵.

Quadro 2. Associações de empregados na EFCB

NOME	FUNDAÇÃO	FUNCIONAMENTO
Associação Auxiliadora dos Empregados da Marítima		1911
Associação Beneficente de Auxílios Mútuos da EFCB	1883	1910
Associação Beneficente dos Empregados Jornaleiros da Estação Marítima	1903	
Associação Beneficente dos Empregados na Estação de São Diogo	1901	-
Associação Beneficente dos Maquinistas da EFCB	1903	-
Associação Funerária dos Empregados na Estação de São Diogo	1901	1907
Associação Jurídica Beneficente dos Empregados da EFCB	-	1919
Caixa Auxiliar de Socorros Imediatos dos Empregados do Movimento da	1901	1905

¹³ Cláudio Batalha. *O Movimento Operário...*, p. 15.

¹⁴ Cláudio Batalha. *O Movimento Operário...*, p. 17.

¹⁵ Uma exceção é a Caixa Auxiliar dos Guarda-Freios da Estrada de Ferro Central do Brasil que admitia como sócio os guarda-freios da Estrada de Ferro Central do Brasil e qualquer outro trabalhador desde que “não pertençam às classes de praticantes de condutores, conferentes, maquinistas e telegrafistas”. Cf.: *Assistência Pública e Privada no Rio de Janeiro – História e Estatística*, Tipografia do Anuario do Brasil, 1922.

EFCB		
Caixa Auxiliar de Socorros Imediatos dos Empregados do Movimento da Estrada de Ferro Central do Brasil	1901	1912
Caixa Auxiliar dos Bagageiros da EFCB		1917
Caixa Auxiliar dos Empregados da Intendência da EFCB	1905	-
Caixa Auxiliar dos Guarda-Freios da EFCB	1905	1910
Caixa de Auxílio do Pessoal da 3ª divisão	-	1911
Caixa de Socorros do Pessoal dos Escritórios da 2ª divisão da EFCB	1902	1912
Caixa de Socorros Imediatos às Famílias dos Empregados da Contabilidade da EFCB	1892	
Caixa do Pessoal Jornaleiro da EFCB	1901	1912
Caixa dos Bagageiros da EFCB	-	1906/1917
Caixa dos Empregados da Intendência	-	1905
Caixa Funerária da 4ª divisão da EFCB	-	1913
Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro da EFCB	1901	1910
Centro dos Maquinistas do Brasil	-	1912
Centro dos Operários das Estradas de Ferro	1905	-
Centro Político dos Empregados da EFCB	1917	-
Centro União dos Empregados da EFCB		1916
Liceu dos Operários da EFCB	1892	1898
Sociedade Beneficente União dos Foguistas da EFCB	1903	1905
Sociedade de Auxílios Funerários dos Empregados da Linha da EFCB	1901	1905
União Operária do Engenho de Dentro	1899	1921

O quadro acima ilustra as numerosas sociedades existentes no período, boa parte com funções típicas de um montepio. A atuação delas esteve ligada às perspectivas de honestidade e morigeração peculiares à categoria, assim como o Centro União dos Empregados da EFCB cujos sócios, por ocasião da inauguração de sua bandeira, declararam tratar-se “de uma sociedade modelo de caráter conservador”¹⁶. Raramente fizeram coro com as associações sindicais contemporâneas na Capital Federal.

¹⁶ *Jornal do Brasil*, 29/07/1915, p. 6.

A mais proeminente delas na luta pelos direitos dos trabalhadores da Central do Brasil foi o sindicato pluriprofissional União Operária do Engenho de Dentro (UOED), que, portanto, não era uma associação exclusiva de ferroviários. Tinha como divisa “União, Paz e Justiça”, localizava-se na Rua Dr. Niemeyer, nas imediações das oficinas do Engenho de Dentro e foi fundada em 1899. Em 1903, ela foi reorganizada por Antonio Augusto Pinto Machado¹⁷ que conseguiu angariar muitos sócios e manter a agremiação em intensa atividade, mormente voltada para o subúrbio. Em 1905, quando a atuação da sociedade surpreendeu a imprensa, contavam com 7.500 sócios¹⁸. A associação nasceu com o objetivo de promover a união dos operários, “defender pelos meios legais os direitos da classe em geral” e promover a instrução dos sócios em escolas, bibliotecas, jornais e palestras¹⁹.

Uma das principais preocupações da UOED foi a organização das festividades do Primeiro de Maio. Escalavam-se bandas, empunhavam-se estandartes e percorriam as ruas da cidade, o segundo pelotão sempre era composto pelos operários da Central do Brasil. Pinto Machado mantinha em suas atividades a tarefa de fazer propaganda da união em outras cidades, já que fazia parte das determinações dos estatutos²⁰. Por vezes, a empreitada incluía até mesmo manter relações com outros países. No préstito de 1903, os sócios receberam como homenagem a bandeira dos ferroviários chilenos.

Elisa Scheid, filha do engenheiro da EFCB, Henrique Scheid, teve também papel fundamental na história da UOED. Ela integrou a comissão de redação e instrução da sociedade e sua atuação justificou dar seu nome às escolas operárias que

¹⁷ Antonio Augusto Pinto Machado foi operário tecelão, gráfico, repórter e jornalista. Foi também Capitão da Guarda Nacional e suplente de delegado de Polícia. Trabalhou nas fábricas de tecidos de Deodoro e da Tijuca no Rio de Janeiro. Iniciou sua atuação no meio operário em 1901 na organização dos tecelões. Atuou também em outras organizações, além da UOED. *Cláudio Batalha. Dicionário do Movimento Operário do Rio de Janeiro. (Mimeo)*

¹⁸ *Gazeta de Notícias*, 09/06/1905, p. 2.

¹⁹ Associação 41, União Operária do Engenho de Dentro, 1º Ofício de Registro de Títulos e Documentos do Rio de Janeiro, Série Estatutos de Sociedade Civil, Código do Fundo: 66, Seção de Guarda: SDJ, Notação: V.3 (1905), Arquivo Nacional.

²⁰ *Idem*.

a associação fundou²¹. As conferências organizadas pela comissão debatiam temas como a situação dos operários, a condição da mulher, moradia, a República e movimento operário internacional. Scheid também tinha a intenção de criar um asilo para os operários inválidos do serviço da Central do Brasil e se esforçava em organização de eventos filantrópicos para angariar o dinheiro necessário²².

Em 1905, a UOED criou a comissão “Companheiros do Bem”, composto por trinta sócios, vinte deles eram mulheres. O grupo deveria trabalhar pelo progresso da associação realizando quermesses “em benefício das escolas, socorro dos enfermos e propaganda social”. Tendo isso em vista, é possível considerar que a agremiação mantinha seus esforços voltados para o bem estar do subúrbio, além da preocupação com as questões políticas e operárias.

Enquanto Pinto Machado atuava com mais dedicação na agremiação, Scheid foi uma das principais lideranças para o Partido Operário Independente. Fundado em 1905, o partido compartilhava a sede com a UOED, além da concepção de política: fomentar “a solidariedade para o aperfeiçoamento da classe”. O partido se espelhava no *Independent Labor Party* inglês, que uniu as forças de mais de quarenta mil operários para eleger sete representantes no Parlamento²³. A força política e eleitoral da associação e do partido foi a maior preocupação da *Gazeta de Notícias* quando entrevistou Elisa Scheid. Por causa do grande número de sócios que mantinha a UOED em 1906, o número de eleitores poderia funcionar como potencial forma de barganha ao partido.

Os ideais da União eram condizentes com a imagem de disciplinados dos empregados da estrada de ferro. Pautada nisso, a associação intercedeu por eles muitas vezes fazendo uso dos mesmos meios, requerimentos, cartas e memoriais²⁴.

²¹ *Gazeta de Notícias*, 16/12/1904, p. 2 e *Gazeta de Notícias*, 22/07/1905, p. 3.

²² *Gazeta de Notícias*, 17/06/1905, p. 03.

²³ Manifesto do Partido Operário Independente, 1905.

Ver: http://www2.fiemg.com.br/exposicao_industria/referencia.htm, acesso em 08/12/2007.

²⁴ Como, por exemplo, em 1904, quando Pinto Machado assinou uma carta à direção da Central do Brasil pedindo “a inclusão dos operários da locomoção nas regalias a que tiveram direito os operários das demais repartições desta ferrovia”. Cf.: *Gazeta de Notícias*, 04/04/1904, p. 2.

Em 1905, Pinto Machado solicitou melhores condições de trabalho ao pessoal da Via Permanente, usando do argumento da equiparação dos direitos, já abordado no capítulo anterior.

A União atuou, muitas vezes em prol dos empregados da estrada de ferro, sempre orientada por ideais que condiziam com o acima exposto. Em 1904 Pinto Machado, assinou em nome da associação, um memorial que protestava contra a transferência do manobreiro José Leite, da estação de Mariano Procópio para a de Tabocas, com um salário ainda menor do que já recebia. Os seus companheiros de associação intercederam “dentro dos severos limites do direito” e revelaram que o motivo da transferência do manobreiro foi sua filiação à UOED. Os membros da UOED argumentaram com o diretor da Central do Brasil que a associação constituiu “uma garantia para a ordem e para as instituições”, porém, além disso, atestaram a legitimidade da agremiação com base na constituição:

“Côncios da natureza de nossos princípios, amparados pela razão reta com dirigimos nossos companheiros (...) representam fatores da ordem e não parcelas revolucionárias – não existindo nada nessa associação que se assemelhe a Camorra ou à Máfia, tendo, ao contrário, sua vida publica amparada pela Constituição de 21 de fevereiro, pelo que dispõe o artigo 51 de sua lei orgânica”²⁵.

Pinto Machado também inseriu na pauta de discussão do Congresso Operário Brasileiro de 1906 os interesses dos operários da Central do Brasil. Quando os delegados debateram a melhor forma de organização operária, o presidente da União afirmou que a organização dos empregados em ferrovia merecia avaliação diferente porque viviam espalhados em cidades muito pequenas

“Tem a palavra o delegado Pinto Machado, que demonstra, com o exemplo de fatos conhecido, que há mais vantagem nos sindicatos por indústrias, mormente nas estradas de ferro,

²⁵ *Gazeta de Notícias*, 06/07/1904, p. 4.

bondes e todos e qualquer serviço público de importância. O orador é vivamente apoiado”²⁶.

A introdução dos empregados em estradas de ferro na pauta do Congresso Operário de 1906 deve muito à participação de Pinto Machado. Alinhar-se às atividades operárias da Capital Federal não era a preocupação da maioria do pessoal da Central do Brasil, mais afeitos ao sindicalismo reformista. Essa tendência sindical, não se apresentava de forma homogênea e foi resultado da confluência entre correntes ideológicas até mesmo adversárias. Caracteriza-se por ver a greve como um último recurso e não uma causa, por buscar garantir as conquistas obtidas através de providências legais, por aceitar serviços intermediários como políticos e advogados e pela busca de participação institucional na sociedade²⁷. Entretanto, não seria a única.

No que toca à disputa sindical, o anarquismo influenciou muito o sindicalismo revolucionário, tendência que se construiu a partir da CGT francesa e foi a mais influente no movimento operário da Primeira República, embora no Rio de Janeiro tenha convivido com outras tendências²⁸. No entanto, como se pôde perceber ao observar a atuação dos ferroviários da Central e da União dos Operários do Engenho de Dentro, o sindicalismo revolucionário não figurou como tendência hegemônica dentro do movimento operário carioca na Primeira República²⁹. Por isso, é preciso ater a análise para a ação direta dos empregados da Central do Brasil.

Greves na Central do Brasil e “desastres propositais”

A primeira tentativa de greve na Central do Brasil do primeiro ano da República aconteceu no dia 10 de dezembro. A categoria mobilizada foi a dos

²⁶ *Gazeta de Notícias*, 18/04/1906, p.2.

²⁷ Cláudio Batalha. “Uma Outra Consciência de Classe? O Sindicalismo Reformista na Primeira República.”, *Ciências Sociais Hoje*, ANPOCS, 1990, p. 120.

²⁸ Cláudio Batalha, *O movimento operário...*, p. 31.

²⁹ Para alguns, mesmo ao abordar a atuação de outras práticas, o sindicalismo revolucionário figurara como tendência hegemônica no movimento operário da época. Ver, por exemplo: John W. F. Dulles. *Anarquistas e Comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977 e Boris Fausto. *Trabalho Urbano e Conflito Social*. Rio de Janeiro: Difel, 1979.

operários em oficinas no Engenho de Dentro, que reclamavam dos baixos salários³⁰. Entretanto, não se falou em interrupção dos serviços. Os operários insatisfeitos tomaram o rumo da casa do médico Primo Teixeira de Carvalho, que morava no Engenho de Dentro, e pediram-lhe que os acompanhasse até a casa do Ministro, no Cupertino³¹. Seguiram à casa de Quintino Bocaiúva, que até o dia 07 de setembro daquele ano ocupava o cargo de Ministro da Agricultura. Bocaiúva aconselhou os operários a enviarem uma representação ao Ministro Demétrio Ribeiro, que nesse momento exercia a função. Isso foi tudo que a Gazeta pôde noticiar. Entretanto, mesmo não havendo nenhum tipo de conflito e, até então, nenhuma paralisação dos serviços – como ponderou o próprio delegado em seu ofício ao não qualificar o fato como “greve” – a polícia para lá se dirigiu.

O delegado narrou que escondeu, nos arredores da estação, as forças policiais à espreita de alguma agitação durante toda a madrugada. Às seis da manhã, chegaram os operários para mais um dia de trabalho. No portão, um grupo de trabalhadores dispostos a conseguir mais adeptos à greve gritavam “Viva a Liberdade”, pedindo o fim do sistema de empreitadas e a deposição do chefe da locomoção, Dr. Niemeyer, que presenciava a cena³². De acordo com o regulamento de 1888, o valor da diária era estabelecido pelo chefe da locomoção e antes da aprovação do diretor; sendo assim, poderia variar segundo seus interesses³³.

A força policial saiu de súbito do esconderijo para garantir o direito dos que pretendiam entrar para o trabalho. O delegado, então, interveio. Disse que os que não quisessem trabalhar poderiam se retirar – 70 dos 600 operários deixaram o local. Os quatro operários “mais exaltados” foram presos como chefes da greve. Dentre eles,

³⁰ *Gazeta de Notícias*, 10/12/1889, p. 1.

³¹ Este médico já tinha ligações com os empregados da estrada. Em setembro de 1889, ofereceu gratuitamente seus serviços à Associação Mutual Geral dos Empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil. Cf.: *Gazeta de Notícias*, 11/09/1889, p. 3.

³² *Gazeta de Notícias*, 14/12/1889, p. 3. O sistema de empreitadas não estabelecido no regulamento de 1888. O uso desse termo certamente se explica porque até 1911 o valor do pagamento das diárias era estabelecido pelo chefe da seção.

³³ “O número e diárias dos contramestres, operários, foguistas, graxeiros, carvoeiros, trabalhadores e serventes serão marcados pelo diretor sobre proposta do chefe da locomoção”. Cf.: Figueira, *Memória Histórica...*, p. 295.

estava Luiz da França da Ressurreição Sobral, o único empregado da Central do Brasil, dentre os pesquisados, a participar de mais de uma greve.

Do episódio descrito, pode-se perceber que os operários fracassaram ao tentar paralisar os trabalhos das oficinas do Engenho de Dentro e a polícia rapidamente garantiu que a contenda não durasse mais que algumas horas, sem causar instabilidades à empresa. Entretanto, ficou marcada a facilidade que tiveram trabalhadores da Central do Brasil em se aconselhar com os ministros de Estado, em visitas a Quintino Bocaiúva e Demétrio Ribeiro. A primeira atitude escolhida foi fazer do discurso da morigeração, que estabelecia a ligação deles com homens públicos, como um elemento de barganha.

O advento da República significou para o movimento operário alguma esperança pela regulamentação do trabalho, mas para o pessoal da Central do Brasil também favoreceria o estreitar de laços com o Poder Público e, por consequência, evidenciaria os limites do novo regime³⁴. A agitação de greves, nos primeiros anos do século XX, reflete esse sentimento.

Na mobilização de 1889, nenhuma menção foi feita à participação do Tenente Vinhaes, figura que acompanhou ainda por alguns anos a atuação dos empregados da Central do Brasil na luta por seus direitos³⁵. O jornal *Echo Popular*, em 1890, noticiou que um grande número de operários da empresa fora até a redação para confessar o erro que teria sido a “filiação ao grupo do cidadão Vinhaes” por ser ele um homem dividido entre a causa operária e seus correligionários republicanos. Sobre o que teria sido este “erro”, os operários da Central escreveram uma nota em que agradecem a defesa de Vinhaes, mas não o reconhecem como primaz do Partido Operário³⁶:

³⁴ Cláudio Batalha. *O Movimento Operário...*, p. 38.

³⁵ José Augusto Vinhaes foi Oficial da Marinha de Guerra e Deputado constituinte pelo Distrito Federal em 1890, graças ao apoio do pessoal da Central do Brasil, considerado seu principal grupo de influência. Conquistou alterações no Código Penal com ameaças de greves e participou da Revolta da Armada. Ver: Cláudio Batalha. *Dicionário...*,

³⁶ *Echo Popular*, 10/04/1890, p. 3. O jornal, editado por França e Silva, discutia a constituição de um partido operário e atacava violentamente a liderança exercida por Vinhaes. Cf. José Augusto

“(…) os operários dirigirem ao eminente cidadão Vinhaes esta felicitação que também traduz nosso profundo agradecimento a quem como ele tem toda a tenacidade e eloquência, defendido os direitos da classe operária, classe que de ora em diante vai concorrer diretamente para o engrandecimento desta pátria, que também lhes pertence”³⁷.

Esse homem era tratado pelos jornais como “chefe” do Partido Operário, uma agremiação que pretendia sustentar os direitos de classe por intermédio de seus representantes na Assembléia Legislativa e conquistar melhorias para a vida dos pobres por meio da aprovação de leis. Como parte de seu programa, os membros do partido manifestaram-se contra greves, mobilizações que julgavam “bárbaras”, e para evitá-las sugeriam a “criação de um tribunal composto de membros da classe operária e de industriais para julgar todas as questões suscitadas”³⁸.

Mesmo não se transformando em greve, a mobilização nas oficinas do Engenho de Dentro conquistou o aumento de salários para todas as categorias e divisões da Central do Brasil “em atenção à grande carestia dos gêneros alimentícios de primeira necessidade, dos aluguéis de casas e de outras circunstâncias imprevistas”³⁹.

Apesar dos empregados já terem acenado com o franco apoio à República recém-formada, como na carta a Vinhaes, nenhum episódio deixou o posicionamento dessa categoria mais evidente do que a greve de 1891. As decisões do presidente Deodoro da Fonseca, marcadas por certo autoritarismo, desembocaram numa crise política que polarizou as forças da República entre civis e militares. A crise teve início com o episódio de formação da Assembléia Constituinte que elegeu Prudente de Moraes vice-presidente do Senado, cargo que, por força do dispositivo

Valladares Pádua. “A capital, a república e o sonho: a experiência dos partidos operários de 1890”. *Dados – Revista de Ciências Sociais*, n. 28, v. 2 (1985), pp. 137 – 216.

³⁷ *Idem*. Esta carta de alguns dos empregados das oficinas da Central do Brasil ajuda a matizar a idéia de que eles compunham um “curral eleitoral do Tenente Vinhaes”, mostrando que havia dissensões sobre a liderança do tenente. Cf.: Marcela Goldmacher. *Movimento Operário: Aspirações e lutas (1890-1913)*. Rio de Janeiro, Tese/UFF, 2005, p. 56.

³⁸ *Echo Popular*, 06/06/1890, p. 1.

³⁹ *Relatório do Ministro de Indústria, Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República*, 1891, p. 121.

constitucional, cabia ao vice-presidente da República Floriano Peixoto⁴⁰. Na disputa entre os dois setores da sociedade, Deodoro decidira pela instauração do estado de sítio e o fechamento do Congresso.

No dia 23 de novembro, a Marinha se levantou na Baía de Guanabara contra o presidente, sob a liderança do almirante Custódio de Mello. Antes do amanhecer desse mesmo dia, a Central do Brasil recomeçaria mais um dia de trabalho, não fosse isso impossível. A casa de máquinas estava inutilizada, assim como os postes e os fios telegráficos; os trilhos foram arrancados numa extensão de seis estações da Capital Federal, entre Sapopemba e Santa Cruz, além de alguns carros e locomotivas terem sido danificados nas oficinas de São Diogo⁴¹.

Tratava-se de uma greve de guarda-freios em seis estações da linha do Centro, e o movimento cresceria até às sete da manhã atingindo a estação de Barra do Pirai⁴². *O País* noticiou o que chamou de “coisa extraordinária”: à hora de costume “o pessoal da Estrada, salvo raríssimas exceções, apresentou-se pronto para o trabalho”, mas não começaram as atividades porque temiam a ocorrência de acidentes. A polícia efetuou algumas prisões para averiguações: alguns guarda-freios, um empregado do almoxarifado, um maquinista e um taverneiro, em cujo estabelecimento encontrava-se reunido o pessoal da Central, situado à rua General Pedra⁴³. O tenente Vinhaes, responsabilizado pela greve, intercedeu por eles junto à polícia e conseguiu que fossem colocados em liberdade. A esta atitude, o povo respondeu com vivas à República e a Vinhaes⁴⁴.

Todavia, não foi assim que Floriano Peixoto entendera o movimento dos empregados da Central do Brasil. Numa carta a Campos Sales, afirmou que a greve na Central do Brasil era o elemento que aumentava as dificuldades na luta pelo poder. O próprio Barão de Lucena, ao saber da parede, deslocou-se à Estação Central para

⁴⁰ Hélio Silva, *A República não esperou o amanhecer*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972, p. 162.

⁴¹ *O País*, 23/11/1891, p. 1.

⁴² *Gazeta de Notícias*, 23/11/1891, p. 1.

⁴³ *Idem*.

⁴⁴ *Trabalho e Direito*, 28/11/1891, p. 01.

providenciar sobre “assunto tão grave” e substituir o diretor⁴⁵. O *Jornal do Comércio*, dias depois do início da greve, afirmou que os acontecimentos da Central aparentemente haviam sido preparados com a intenção “de fornecer a oportunidade ou estimular o benéfico movimento de reação”⁴⁶. O tráfego na Estrada foi restabelecido tão logo aconteceu a renúncia de Deodoro⁴⁷.

O movimento da Estrada de Ferro e a revolta na Armada foram os eventos que desenharam o cenário necessário à renúncia do presidente⁴⁸. Assumiu o Executivo Floriano Peixoto que, de acordo com Lincoln de Abreu Penna, ganhara a batalha pela República e tornara-se popular ao adotar uma série de medidas visando o amparo da população excluída⁴⁹. O fenômeno político foi chamado de *florianismo*, definido pelo autor como uma forte identidade entre governantes e governados pelo objetivo comum da sustentação da República⁵⁰. Na formação desse fenômeno atuaram os empregados da Central do Brasil. Entretanto, o apoio a Floriano seria ainda mais evidente no em 1893.

Ainda em 1891, os empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil protagonizaram uma de suas mais violentas atuações na Capital Federal. Este conflito, cujos antecedentes não tinham relação com a greve de novembro, tomou diferentes proporções. Às cinco da tarde do dia 28 de dezembro, um grupo de maquinistas e foguistas bebia na Taverna Jacaré, nas imediações da Estação do Riachuelo. A imprensa não se deteve em explicar este desentendimento, mas o que se

⁴⁵ Hélio Silva, *A República...*, p. 171/174.

⁴⁶ *Jornal do Comércio*, 25/11/1891, p. 2.

⁴⁷ *O País*, 24/11/1891, p. 3. Este jornal apenas noticiou o momento em que, depois dos esforços de trabalhadores, a estrada voltava a funcionar, sem vincular o fato à renúncia do presidente. Muito diferente da visão d’*O País* e da *Gazeta de Notícias* que tentaram, ao que puderam, diminuir os acontecimentos ocorridos na Central do Brasil.

⁴⁸ Hélio Silva, *A República...*, p. 171/174.

⁴⁹ Lincoln de Abreu Penna, *O progresso da ordem: o Florianismo e a construção da República*, RJ: Sette Letras, 1997, p. 153.

⁵⁰ *Idem*, p. 150.

sabe é que o inspetor de quarteirão Luiz Faustino da Silva, que morava numa rua próxima ao estabelecimento, mandou prender alguns componentes do grupo⁵¹.

Os maquinistas e foguistas dirigiram-se a uma casa ao lado da taverna, que pertencia ao Tenente Leite. Pelo que se conta, destruíram móveis e objetos da residência do militar e agrediram sua esposa. Dessa casa foram a outra, de um certo senhor Miranda, e lá teriam espancado também a esposa dele. O inspetor de quarteirão os seguiu até outra taverna e afirmou que, nela, continuaram a praticar as mesmas “cenas de devastação”. De acordo com ele, sem proferir nenhuma palavra, foi recebido na taverna a tiros disparados pelos empregados da Central e aos gritos de “Mata que é polícia!”. Do grupo, foram presos três guarda-freios, que ainda não tinham entrado na história do inspetor. No flagrante autuado pelo delegado, o número de presos chegava a dezesseis, logo soltos a pedido do Partido Operário, com exceção de dois outros que continuaram detidos⁵².

O grupo conseguiu mais adeptos na Estação do Riachuelo e ficou à porta do posto policial aguardando a soltura dos guarda-freios, “manifestando seu descontentamento”⁵³. Os praças da polícia dissolveram o grupo por temerem que se levantassem contra o posto. Foi este o estopim do conflito, o início de uma renhida luta que seria transferida para a Estação do Riachuelo momentos depois, quando os presos para lá fugiram e se esconderam, sendo protegidos não só pelos companheiros de trabalho, como também pelo agente da estação, que se negou a entregá-los à polícia⁵⁴. Quando se viram encurralados, os empregados da Estrada de Ferro tomaram a estação de assalto. Às dez da manhã do dia 29 de dezembro, alguns praças ainda eram perseguidos pelas ruas e os empregados, nas janelas da estação, arremessavam pedras e garrafas contra a cavalaria.

⁵¹ *Gazeta de Notícias*, 30/12/1891, p. 1; *O País*, 29/12/1891; *Gazeta da Tarde*, 29/12/1891, p. 1; *Jornal do Brasil*, 29/12/1891, p. 1. Estes periódicos afirmaram que não foi possível averiguar os motivos das prisões.

⁵² Todas as informações foram retiradas da *Gazeta de Notícias*, 30/12/1891, p. 1.

⁵³ *O País*, 29/12/1891, p. 1.

⁵⁴ O jornal *O País* mostrou surpresa com as atitudes do pessoal da Central, que “sempre deu provas de cordato pacífico”, “concorrendo para o desenvolvimento da prosperidade da primeira via férrea do Brasil”. *O País*, 31/12/1891, p. 1.

Os conflitos atingiram a Estação Central, onde o serviço mal corria. Alguns homens andavam pelos trilhos armados de paus e aos gritos de “Mata a polícia!”. Dois praças da polícia foram vaiados, ao que responderam agredindo os empregados com uma descarga de tiros, mesmo desautorizados pelo comandante, tendo ferido o guarda-freio Emílio Manoel dos Santos⁵⁵. O pânico tomou conta das ruas e inúmeras carroças ficaram paradas em frente à estação sem serviço. Em meio ao conflito, muitos aproveitaram para saquear os armazéns da Estrada⁵⁶.

Os combates recomeçaram às nove da noite. Um trem de passageiros se aprontava para sair quando se iniciou um tiroteio entre quarenta homens e alguns praças da polícia. Nem a presença do diretor Crockat de Sá e do chefe da linha controlou a situação, que só teve fim quando a polícia invadiu a estação e ocupou definitivamente o local, prendendo os que ainda se escondiam por lá⁵⁷.

A estação ficara em destroços, muitos foram feridos e um homem foi encontrado morto no armazém de bagagens⁵⁸. O clima ainda era de tensão no dia 31, quando um grupo de trabalhadores que caminhava sobre a linha na Estação Marítima não atendeu aos pedidos das sentinelas para permanecer parado e contra os trabalhadores se fez fogo; dois deles morreram e outros dois ficaram feridos⁵⁹. Com o fim dos conflitos, a imprensa não noticiou se houve o cumprimento do regulamento, que previa demissões ou suspensões dos envolvidos.⁶⁰

⁵⁵ *Idem*.

⁵⁶ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 357.

⁵⁷ *O País*, 31/12/1891, p. 1.

⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 31/12/1891, p. 1.

⁵⁹ *Gazeta de Notícias*, 01/01/1892.

⁶⁰ O jornal informou que os empregados que estiveram de serviço durante os dias de motim não haviam recebido as gratificações a que tinham direito, mas não mencionou demissões. *O Combate*, 17/02/1892, p. 1. Como já foi dito, a imprensa não revelou as causas do conflito. Entretanto, o alvo principal dos sublevados parece ter sido a polícia, fato que oferece um tênue indício para explicá-lo. Não foi descrita, também, nenhuma oposição de outros empregados ou categorias da estrada (até mesmo o agente da estação Central se recusou a entregar à prisão os envolvidos), o que pode significar que o levante tinha legitimidade entre todos. Não foi possível realizar uma busca mais apurada nos arquivos policiais do Rio de Janeiro para melhor compreender o episódio. Entretanto, não seria exagero afirmar que os guarda-freios foram personagens de vários conflitos. Em 1914, a polícia levava à prisão alguns desses profissionais quando foi surpreendida por um ataque. Os companheiros dos detentos tentaram libertá-los, causando até um tiroteio na mesma Estação Central. Cf.: *O País*, 25/09/1914, p. 6.

O episódio custou o posto a Crockat Sá, diretor da Estrada, que foi substituído por um engenheiro militar, o Tenente Coronel Antônio Geraldo de Souza Aguiar, ex-comandante do corpo de bombeiros. Ele tomou posse no primeiro dia de 1892 com a responsabilidade de retomar a regularidade do tráfego da Estrada, com problemas não só causados pelo último conflito, mas que já vinham de longa data prejudicando o transporte de mercadorias.

Para mudar o quadro de irregularidades no serviço⁶¹ e de indisciplina dos empregados, em especial este último aspecto, o governo federal escolheu um militar como diretor da Estrada. O jornal *O Combate* passou a se dedicar, quase que diariamente, ao ataque da administração de Souza Aguiar. Foi publicada uma série de artigos assinados pelo pseudônimo Lycurgo, cuja tônica era dizer que a nomeação do engenheiro não tinha por objetivo resolver os problemas da Central do Brasil, mas militarizá-los⁶².

Os serviços da Estrada não foram regularizados a contento, pois as reclamações do comércio e da sociedade continuaram a aparecer nos jornais. Entretanto, o resultado dessa administração militarizada foi extirpar do cotidiano da Estrada as greves e paralisações do serviço, que só voltaram a ocorrer em dezembro de 1894, ainda assim, em pequenas proporções.

Depois de os conflitos do Riachuelo terem abandonado as primeiras páginas dos jornais do Rio de Janeiro, a cidade teve de enfrentar a Revolta da Armada em 1893. A sublevação começou nos navios aportados na Baía de Guanabara, liderada pelo mesmo Custódio de Melo, que pretendia ameaçar o poder de Floriano Peixoto. Enquanto a cidade vivia a tensão da revolta, o presidente providenciou galpões

⁶¹ Reclamações quanto à condução do serviço passaram a ser muito comuns nas colunas dos jornais, principalmente na *Gazeta de Notícias*. Elas versavam sobre as irregularidades dos trens, as demoras na entrega e os extravios de bagagens e mercadorias.

⁶² *O Combate*, 05/02/1892, p. 1.

públicos para abrigar a população às margens da Central do Brasil e forneceu alimentação e passagens gratuitas de ida e volta nos trens suburbanos⁶³.

A contar pelos relatos da época, a adesão dos empregados da Central do Brasil ao governo foi plena. Mesmo a Estrada transformada em praça de guerra por sua posição estratégica, o tráfego não parou um dia sequer⁶⁴. O diretor Coronel Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva foi o primeiro a dar exemplo: sentou praça dia e noite, dormindo na própria estação para garantir a segurança das pessoas e os serviços da Estrada. Ao perceber que outros empregados também se viam obrigados a não abandonar as estações para os descansos, o diretor dobrou os ordenados, aumentou em 40% os vencimentos do pessoal⁶⁵. A postura dos empregados da Central do Brasil, em 1893, afirmou ainda mais a imagem de aliados da pátria e seguidores da ordem, que ilustra o discurso da morigeração abordado no primeiro capítulo.

Uma nova greve aconteceu em 1894, ainda assim, de maneira truncada. Os operários do depósito de São Diogo publicaram uma nota na *Gazeta de Notícias*, no dia 15 de dezembro de 1894, em que desmentiam a notícia de greve dada pelo *Paiz*. Afirmaram os operários que o episódio não passara de uma reclamação de foguistas e graxeiros por conta dos salários que estavam atrasados, e que não tomou parte dela o pessoal do depósito⁶⁶.

Outro episódio se deu alguns meses depois. Na tentativa de verem seus salários aumentados, em 1895, algumas turmas de trabalhadores da Estrada, na Capital Federal, combinaram abandonar os serviços. Como símbolo da paralisação, os operários entregaram suas ferramentas e, reunidos, andaram até a estação de

⁶³ Penna, *O progresso...*, p. 153. A essa altura, Vinhaes fazia oposição ao marechal Floriano e diz-se que tentou articular a greve na EFCB. Ver, B. Fausto. *Trabalho urbano...* p. 46.

⁶⁴ A sabotagem na Central do Brasil era parte do golpe de Custódio de Mello, do “espetáculo de ameaças”, como definiu Steven Topik, *Trade and Gunboats – The US and Brazil in the Age of Empire*, Stanford University, 1996.

⁶⁵ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 379. A adesão incontestável do pessoal da Estrada à resistência da Revolta da Armada denota o apoio à República e ao presidente Floriano Peixoto, já delineados em 1891 quando da crise do governo de Deodoro e evidentes em 1893.

⁶⁶ *Gazeta de Notícias*, 15/12/1894, p. 2.

Cascadura convidando os companheiros a participarem do movimento. No caminho, foram presos seis mestres de linha, dois fiscais de linha e um guarda-freio, o único a mostrar resistência à detenção, armado de um revólver⁶⁷. Mesmo depois do fim desse ocorrido em Cascadura, a polícia enviou forças para o Engenho de Dentro e para Estação Central com o objetivo de manter a ordem. Nessa última, prenderam alguns guarda-freios que aparentemente não tinham relação com a greve. Ao que se conta, os trabalhadores grevistas nada fizeram além de reclamar à polícia⁶⁸.

As oficinas do Engenho de Dentro voltaram a protagonizar uma greve seis anos depois da primeira, de 1889. Pediam os operários a destituição do diretor Marechal Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim. Para reclamar, ficaram às portas da oficina com intuito de impedir a entrada de outros trabalhadores. Consta que os operários feriram seu chefe, Manuel Gonçalves Pecego.

O resultado da mobilização, que não durara mais que um dia, foi a demissão de alguns chefes e muitos operários⁶⁹. Mais uma vez, Luiz da França Ressurreição Sobral, que era empregado em oficina de torneiros, estava entre os líderes presos, mas foi conduzido ao Estado Maior da mesma brigada porque serviu à esquadra legal durante a Revolta de 1893, quando obteve o título de tenente maquinista da Armada⁷⁰. Dentre os presos estavam os mestres Fernando José da Costa, Constantino José Ferreira, Alfredo Esteves dos Santos e José Antonio Moreira que, se demitidos nessa ocasião, foram reintegrados aos seus cargos algum tempo depois, já que em 1907 seus nomes aparecem como mestres nas oficinas do Engenho de Dentro⁷¹.

As duas últimas paredes do século XIX também foram marcadas pela curta duração e forte repressão, mas nesse caso, vinda da própria diretoria. Ao primeiro sinal de greve dos carvoeiros da Via Permanente, Frontin mandou que todos fossem

⁶⁷ *Gazeta de Notícias*, 22/02/1895, p. 3.

⁶⁸ *O País*, 22/02/1895, p. 2.

⁶⁹ *Gazeta de Notícias*, 14/11/1895, p. 1.

⁷⁰ *Jornal do Brasil*, 15/11/1895, p. 2.

⁷¹ Figueira, *Memória Histórica...*, p. 736.

dispensados do serviço⁷². Em outra tentativa da Via Permanente, três meses depois, os feitores e as turmas foram multados em quinze dias e suspensos até segunda ordem⁷³.

Durante a administração do Engenheiro Paulo de Frontin (1896-1897) não era mesmo um bom tempo para se organizarem greves de trabalhadores. Diferente das administrações que primavam por medir forças com os empregados, como foi a de Souza Aguiar, Frontin fazia valer a letra do regulamento, outra tática de sucesso que conseguiu conter o número de greves até 1900. Em 1897 o diretor puniu, como mandavam as regras, os feitores de linha Diogo de Moraes e Lucrecio Rodrigues por causa de uma greve de poucos dias na Via Permanente; atingindo até mesmo o pessoal, que teve o pagamento suspenso por oito dias⁷⁴. Todavia, a postura legalista de Frontin não seria capaz de impedir as ocorrências de “desastres propositais”, como veremos adiante.

Enquanto a classe trabalhadora do Rio de Janeiro agitava-se em greves e mobilizações e ampliava o caráter delas, como fizeram os têxteis em 1903, o pessoal da Central do Brasil mantinha a atuação ainda comedida.

Em 1906, a greve na Companhia Paulista de Estradas de Ferro causou certa agitação em todo meio operário da Capital Federal. As associações operárias tentaram se organizar num movimento de solidariedade aos trabalhadores⁷⁵. Foi esta a razão para que o pessoal da Companhia São Cristóvão de bondes cruzasse os braços no mês de maio de 1906. Juntos com os carvoeiros formavam o bloco mais envolvido com um projeto de greve geral. A participação dos empregados da Central do Brasil não parece ter sido tão intensa. O único episódio que os envolveu foi uma reunião marcada para o final do expediente do dia 29 de maio, mas a polícia chegou antes para prender o operário Alfredo Vasques, da Liga dos Alfaiates, motivo pelo qual reunião foi cancelada⁷⁶.

⁷² *Gazeta de Notícias*, 15/01/1897, p. 3.

⁷³ *O País*, 11/04/1897, p. 2.

⁷⁴ *Gazeta de Notícias*, 11/04/1897, p. 1.

⁷⁵ *Gazeta de Notícias*, 21/05/1906 a 01/06/1906.

⁷⁶ *Gazeta de Notícias*, 30/05/1906, p. 3.

Nem mesmo as causas salariais encorajaram o pessoal a parar os serviços da Central do Brasil. Outrossim, a Via Permanente continuou a registrar suas reclamações quanto à irregularidade nos pagamentos de salários:

“Os trabalhadores da Via Permanente vem por intermédio da Gazeta de Notícias solicitar de quem de direito, que o seus vencimentos correspondentes ao mês de maio lhe seja pagos, pois este mês de festas também se julgam com direito a terem alguma regalia. Espera, pois, os trabalhadores, senhor redator, que sejam dadas providências”.⁷⁷

Em 1911, os graxeiros da estação de São Diogo suspenderam os serviços, mas não cruzaram os braços. Por dois dias, tomaram as dependências dos depósitos e usaram dos sinais de guarda e de manobra para fazer parar alguns trens. Frontin, novamente à frente da direção da estrada, não esperou que o movimento tomasse maior vulto. Logo procurou o presidente da República e tomou medidas que julgou necessárias para que o tráfego não sofresse as conseqüências da contenda⁷⁸. Foi então que o diretor resolveu apurar as causas do embate e chamou à sua sala o graxeiro Antonio Correia Dias. Mesmo com medo, o empregado declarou que o pessoal de São Diogo não aceitava a transferência de Peres Barbosa, encarregado do depósito, para São Paulo. Francisco Duarte, outro operário ouvido pelo diretor, contou que a gota d'água foi o aumento das horas de serviço a que estavam submetidos no depósito. Frontin disse que não sabia de nada disso e que o regulamento era claro quanto à jornada de sete horas diárias. Duarte reiterou a jornada abusiva e disse ainda que os empregados reclamaram por escrito, mas como resposta obtiveram o aumento da jornada para quinze horas. Terminado o inquérito, Frontin publicou a seguinte circular:

“Para os devidos efeitos, levo ao vosso conhecimento que nenhuma medida ou determinação de serviço poderá ser dada

⁷⁷ *Gazeta de Notícias*, 21/06/1906, p. 3.

⁷⁸ *O País*, 16/06/1911, p. 5.

– “de ordem do diretor” – sem ser assinada ou visada por ele”⁷⁹.

Além da tautologia em firmar que as ordens do diretor devem ser assinadas somente pelo próprio, a circular também significa uma vitória dos empregados que, cansados de servir às ordens descabidas de superiores imediatos, recorreram a uma breve paralisação dos serviços seguida de alguma altercação para fazer valer a jornada de trabalho em vigor.

Os operários do Engenho de Dentro fizeram questão de reprovar publicamente o breve levante do pessoal de São Diogo. Dias depois, publicaram n’*O Paiz* um manifesto com mais de mil assinaturas cujo conteúdo revelava os diferentes posicionamentos políticos de uma mesma categoria de empregados da Central do Brasil. Os signatários repudiaram os “atos de indisciplina” dos colegas de profissão por acreditarem que comprometiam o “tráfego regular de nossa primeira via-férrea”⁸⁰. O curioso é a mudança de perspectiva dos operários do subúrbio, personagens principais das greves do final do século XIX, anos mais tarde não só não aderem à greve como a condenam, mas nem isso acontece sem pequenas dissensões.

As greves de 1917 reuniram diversos setores do Rio de Janeiro, somaram esforços os trabalhadores da construção civil, metalúrgicos, têxteis e outras categorias⁸¹. Mais uma vez, o pessoal da Central configurou exceção ao movimento, fazendo coro com portuários e marítimos. A ausência dessas categorias não impediu, por outro lado, o fortalecimento e a expansão do movimento sindical, até mesmo do reformismo⁸².

⁷⁹ *O País*, 17/06/1911, p. 1.

⁸⁰ *O País*, 22/06/1911, p. 6.

⁸¹ Cláudio Batalha. *O movimento operário...*, p. 42.

⁸² Depois de 1917, florescem no Rio de Janeiro organizações ligadas ao sindicalismo revolucionário em algumas categorias ligadas ao setor de transportes como Federação dos Condutores de Veículos; Centro dos Choferes; Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas e Centro dos Empregados em Ferrovias. Ver: Cristina Hebling Campos. *O sonhar libertário: o movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas: Pontes: Editora da UNICAMP, 1988. p. 56. A organização dessas categorias e a aproximação com o sindicalismo revolucionário manteve a distância, já nutrida anteriormente, com o pessoal da Central do Brasil e, possivelmente, também com o pessoal da Leopoldina. É preciso, portanto, esclarecer que “ferrovia” ou “ferroviários” eram termos usados, na

A mobilização foi intensa até 1918, quando paralisaram os serviços da Companhia Cantareira e da Viação Fluminense, comprometendo o transporte de barcas entre Rio de Janeiro e Niterói. Em solidariedade, os operários das oficinas da Leopoldina também cruzaram os braços. Os protestos revelavam a revolta contra as explorações no trabalho e por melhorias de condições⁸³.

Um ano antes da greve da Leopoldina, alguns operários da locomoção provocaram um pequeno levante na estação do Engenho de Dentro. Em 1919, mais uma vez tramitava no Congresso Nacional a proposta de equiparação de direitos de operários, jornaleiros e diaristas da Central do Brasil ao funcionalismo público federal. Os interessados na aprovação enviaram aos legisladores uma petição por requerimento de Maurício de Lacerda⁸⁴.

Antes de obterem uma resposta, jornaleiros e diaristas se reuniram na Igreja Matriz do Engenho de Dentro para debater o assunto. Os líderes Leopoldo Feitosa e Alfredo Bessa orientaram aos operários que se mantivessem em ordem até o resultado da votação da lei, mas nem todos estavam de acordo. O foguista Albertino de Oliveira Araújo era um deles; pediu fala, defendeu que se fizesse uma greve e ainda denunciou o sub-chefe Bittencourt que estava a persegui-lo no trabalho. A proposta de Araújo foi derrotada, mas ele conquistou com sua história alguns apoiadores que o acompanharam até a estação, já na volta para casa. Quando o trem que esperavam parou na plataforma, por volta das oito da noite, foi tomado de assalto pelo grupo.

Araújo e seus companheiros renderam o maquinista e o foguista do comboio, para garantir que o trem não saísse, e danificaram o sistema de freios. Passageiros e os demais participantes da reunião da igreja, que ainda se encontravam por ali, discordaram do levante. Os revoltosos não atenderam aos protestos – tomaram a cabine que regula o tráfego, destruíram a comunicação telegráfica e impediram com sabotagens na mecânica a saída de qualquer trem. A polícia só conseguiu tomar

época, para designar os trilhos dos bondes urbanos e seus trabalhadores, e não se referia a estrada de ferro e seus empregados.

⁸³Cristina. *O sonhar libertário*. p. 61.

⁸⁴Tristan. *O trabalho...*, p. 315.

providências por volta da meia noite, provavelmente porque não foi acionada antes já que o telégrafo da estação estava quebrado⁸⁵.

A direção mandou dizer aos sublevados que aguardavam o pessoal da Armada para substituí-los e garantir o tráfego na estrada. Ao mesmo tempo, informou à imprensa que todos os empregados tinham se apresentado ao trabalho normalmente no dia seguinte. Feitosa e Bessa, os líderes da reunião da igreja, declaram ao *Jornal do Brasil* que os atos praticados no Engenho de Dentro não tinham relação com os operários da estrada de ferro, pelo que responsabilizaram “elementos estranhos à classe”⁸⁶. Além das contradições explícitas nas declarações da direção, o movimento foi rechaçado pelos próprios companheiros de trabalho. As atitudes do grupo de Araújo feriram um forte elemento de barganha com o Poder Público, a morigeração. Para o dia 10 de julho estava marcada uma conferência entre a comissão de operários e o Ministro da Viação. Com a conduta maculada pelo levante, a comissão logo justificou o ocorrido no Engenho de Dentro:

“À grande coletividade que ela [a comissão] representa não cabe a mínima parcela de responsabilidade nos lamentáveis acontecimentos, devido à *exacerbação alcoólica* de meia dúzia de indivíduos, na maioria estranhos ao quadro de pessoal da Estrada”⁸⁷.

A comissão, que antes avaliou o levante como obra de pessoas que nem eram empregados na Central do Brasil, agora acrescenta o fato de serem eles adeptos do álcool, o quê, supostamente, os distanciaria ainda mais do quadro de empregados honestos da ferrovia e manteria o discurso da morigeração. O Ministro concordou, disse que acreditava que o inquérito instaurado revelaria a típica “correção” do pessoal da estrada, porque “confia no elevado espírito de ordem e disciplina” dos empregados. A greve no Engenho de Dentro, em 1919, que não durou mais que um dia, foi logo contornada pelos próprios empregados e a reivindicação de equiparação

⁸⁵ *Jornal do Brasil*, 06/07/1919, p. 8.

⁸⁶ *Jornal do Brasil*, 07/07/1919, p. 7.

⁸⁷ *Jornal do Brasil*, 11/07/1919, p. 8. (grifo meu)

de vantagens e direitos logo retomou o curso inicial: comandada por comissões, discutida em conferências e defendida em requerimentos.

Além das rápidas paralisações, os incessantes boatos de parede poderiam significar que ameaças eram tão eficazes quanto a própria greve. Em 1912, *O Paiz* se encarregou de ressalvas elucidativas sobre mais um dos rumores. Prontamente, pôde se verificar que a greve não passava de nota infundada, porque os serviços na Central do Brasil corriam normalmente. Por isso, o desabafo: “Já estamos cansados de declarar que, por motivo algum, o pessoal da Estrada se declararia em greve”. Dois guarda-freios foram até a redação do jornal para esclarecer os fatos e só então é que se fica sabendo de possíveis motivos que detonaram o boato. Alberto Dias da Silva, em nome de seus colegas de categoria, afirmou que não havia atrasos no pagamento de salários e que a demora de três dias fora causada por um feriado da semana⁸⁸.

As tentativas de greves deixam evidente que parar os serviços não era o recurso principal acionado pelos empregados da Central do Brasil para obter direitos ou enfrentarem superiores e a carestia de vida. A maioria deles optava por barganhar junto ao Poder Público, sempre orientados pela idéia de que são trabalhadores honestos, patriotas e, portanto, merecedores da atenção. Entretanto, isso não é indício de que os empregados estivessem satisfeitos com os salários e as condições de trabalho. Outras atitudes revelaram uma trama mais complexa de se validar interesses da categoria, tais como pequenas sabotagens e acidentes pouco casuais.

Em 1895, um acidente na Estação Central chocou a todos na Estrada de Ferro. Por volta das onze da noite, a máquina 162 disparou desde a Estação de São Diogo e com grande velocidade entrou na Central, onde apanhou um vagão de cargas de número 200 e foi de encontro à sala de telégrafos. As máquinas e os aparelhos ficaram inutilizados. Um telegrafista morreu na hora, outros dois ficaram feridos. Como o desastre não pareceu acidental, diversos empregados foram presos⁸⁹.

⁸⁸ *O País*, 04/01/1912, página ilegível.

⁸⁹ *Gazeta de Notícias*, 27/02/1895, p. 1; *Jornal do Brasil*, 27/02/1895, p. 1.

João Luiz da Silva era o foguista responsável pela máquina 162 e afirmou que estava trabalhando nela quando o guarda-chave lhe pediu que fosse até ao desvio. Silva contou que foi com surpresa que viu sua máquina disparada pelos trilhos. Graciano Martins aprontava a máquina 200 quando percebeu que a outra vinha em sua direção, só tendo tempo de apitar e de saltar. Nesse momento outro foguista, Roque Augusto de Oliveira, morador da Rua João Caetano, que fazia fundos para a linha da Central, ouviu os apitos e saltou na primeira máquina que estava com menos velocidade. Oliveira fez a máquina parar, mas culpou algum empregado de ter afrouxado os freios, levantando suspeita de que os foguistas teriam providenciado o acidente⁹⁰. João Luiz da Silva e Graciano Martins foram, então, indiciados pelo sucedido.

Em fevereiro de 1897, uma nota mostrava que alguns descarrilamentos suspeitos ainda aconteciam na linha da Central do Brasil: “Havia um dormente atravessado na linha no quilômetro 672 e vinte chapas e um pára-choques em cima dos trilhos do quilometro 229”⁹¹. Em 1899, uma máquina em Lafayette pôs-se sozinha em movimento por dois quilômetros⁹². Em 1913, as denúncias de pedras sobre os trilhos levaram Frontin a aumentar a vigilância no leito da estrada; a decisão seria a panacéia a ser administrada por “empregados de toda confiança”⁹³. Breves relatos de sabotagem são comuns para todo o período pesquisado, mas é muito difícil diferenciá-los dos acidentes comuns e quase diários na estrada.

Etelvino Ignácio de Andrade era operário nas oficinas do Engenho de Dentro e em 1895 participou de uma greve⁹⁴. Tentou fugir, mas foi levado preso. Mais tarde,

⁹⁰ *Gazeta de Notícias*, 28/02/1895, p. 2.

⁹¹ *Gazeta de Notícias*, 16/02/1897, p. 3

⁹² *Gazeta de Notícias*, 29/04/1899, p. 1

⁹³ *Jornal do Brasil*, 09/03/1913, p. 8.

⁹⁴ *Gazeta de Notícias*, 14/11/1895, p. 2.

Andrade se tornou vice-presidente da UOED e, dez anos depois se dedicou a dar vida ao Centro dos Operários das Estradas de Ferro⁹⁵. Sua atuação combativa em prol dos interesses da classe começara com uma greve que durou apenas algumas horas, deixando claro que a repressão policial ao movimento operário em setores de grande porte e importância poderia ser implacável. Mais tarde, o operário decidiu por organizar uma agremiação cujo caráter era lutar pelos interesses da classe trabalhadora pela via legal e pelo fomento a solidariedade.

A trajetória de Andrade reflete as opções de boa parte dos empregados da Central do Brasil. A greve era encarada por eles como último recurso, já que demandava esforços inversamente proporcionais aos ganhos e eram tão eficientes quanto às ameaças de paralisação dos serviços. Ainda assim, ganhos reais sempre poderiam ser pleiteados junto ao Poder Público evidenciando outra forma de articulação política que não se dava em detrimento de um sentimento de classe, a despeito do que análises mais apressadas já afirmaram acerca do reformismo. Das práticas de greves, motins e boicotes, descritas neste capítulo, não é possível depreender, por exemplo, que trabalhadores não alinhados ao anarquismo e mais afeitos à negociação cotidiana se dispõem a uma inexorável colaboração de classe e evidente dependência em relação ao Estado⁹⁶.

Porém, essas articulações políticas não são as mesmas para empregados em ferrovia de outras empresas, principalmente as mantidas por capital privado, como a Leopoldina Railway. A dissociação entre os dois setores tomou enormes proporções em 1920, assunto do próximo capítulo.

⁹⁵*Gazeta de Notícias*, 21/05/1905, p. 5

⁹⁶Boris Fausto. *Trabalho Urbano...*, p. 41.

Capítulo 4 – A Leopoldina Railway e a greve de 1920

A estrada de ferro e o motim de 1919

O governo autorizou a construção de uma estrada de ferro que partisse de Porto Novo do Cunha e fosse até a cidade de Leopoldina, em Minas Gerais, no ano de 1871 e por causa da estação batizou-se a estrada de ferro. Com o passar dos anos a ferrovia adquiriu e construiu novas linhas, mas não alterou seu nome. O tráfego foi pela primeira vez aberto no dia 08 de outubro de 1874. Uma grande festa aconteceu, com a presença do Imperador e de membros do Corpo Legislativo¹.

Ao longo do século XIX, a empresa passou por muitos momentos de crise e instabilidades, e por volta de 1893, teve o tráfego impedido em duas ocasiões: durante a Revolta da Armada e por ocasião de um surto de cólera, quando a população revoltada arrancou parte dos trilhos². Não bastassem os problemas no desempenho dos serviços, foi verificado, em 1894, um desfalque milionário nas contas da estrada³. As irregularidades eram de conhecimento dos Ministros da Viação que, não raro, liam sobre os fatos nos relatórios da companhia⁴.

Afundada em dívidas e problemas, os credores britânicos ameaçaram a estrada de lhe seqüestrar todos os bens. Em vista da crise, o governo brasileiro propôs

¹ Edmundo Siqueira. *Resumo Histórico da Leopoldina Railway Company Limited*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

² Antonio Soukef Jr. *150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo: Dialeto, 2005, p. 51.

³ *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República*, 1894.

⁴ *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República*, 1894 e 1895 e 1897.

a realização de um novo empréstimo que ajudasse a saldar os reveses e que reorganizasse a empresa. Sendo assim, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina foi extinta e uma nova empresa foi autorizada a funcionar, *The Leopoldina Railway Co*⁵. Em 1898, portanto, o governo permitiu a concessão da ferrovia aos ingleses. O decreto de concessão afixou o capital da ferrovia em libras⁶. Mais tarde, a Leopoldina se tornaria a maior concorrente da Estrada de Ferro Central do Brasil em constantes disputas pelos preços das tarifas.

O governo de Minas Gerais permitiu a construção de 300 quilômetros de linhas e cedeu em troca sua exploração até 1999. No entanto, as obras de Porto Novo deixaram a companhia em delicada situação financeira e “sem receber qualquer auxílio realizou melhoramentos que só trouxeram vantagens para o público”⁷. Além de abastecer os interiores dos estados que servia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo, a Leopoldina escoava a produção dessas regiões para exportação⁸.

Outra importante empreitada da Leopoldina Railway foi a construção da estação em Niterói. Além de promover maior conforto aos passageiros, a intenção era ligar a cidade com o cais, proporcionando grandes vantagens para os negócios com o interior do Estado, desde então feitos com maior rapidez e economia evitando baldeações sempre caras e demoradas.

Os fatos que caracterizaram o momento de crise dessa estrada, na última década do século XIX, foram abordados pela imprensa carioca que freqüentemente lamentava a irregularidade dos serviços da Leopoldina. Dessa forma, as reclamações

⁵ Antonio Soukef Jr., *150 anos...*, p. 58.

⁶ Desde o final do século XIX, o Brasil era visto como um lugar favorável ao investimento do capital inglês. Uma expedição do Institute of Civil Engineering ao Brasil, chefiada por Cecil Johnstone em 1883, produziu o seguinte parecer: “O Império do Brasil tem sido nos últimos anos um campo propício ao capital inglês (...), as regras adotadas envolvem a garantia de 7% dos lucros por 30 anos”. Quanto ao mercado de trabalho, assim foi registrado: “(...) éramos por volta de quarenta homens. Este número pode parecer alto, mas pode ser economicamente empregado apropriadamente, e ainda deve ser considerado que o custo do trabalho nativo é excepcionalmente baixo”. Johnstone, C. “Railway work in Brazil – a paper written for the ICE”, 1883, p. 18, Acervo do Institute of Civil Engineering de Londres.

⁷ Edmundo Siqueira, *Resumo Histórico da Leopoldina Railway Company Limited*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

⁸ Departamento Nacional do Café, *O café no segundo centenário de sua existência no Brasil*, v.2, Rio de Janeiro, 1934.

mais comuns versavam sobre cobranças indevidas no armazenamento de cargas⁹ e demoras no transporte do café mesmo no começo da safra¹⁰.

Ainda assim, nos primeiros anos da República, algumas notícias que envolviam os trabalhadores da Leopoldina tiveram lugar na seção “A pedidos” da *Gazeta de Notícias*. Uma nota denunciou a exploração dos empregados na estação do Porto Novo, sendo os principais alvos os “menos graduados”, os foguistas, maquinistas e condutores de trem. Afirmava ainda que eles eram vítimas de sobrecarga de trabalho e recorrentes multas que diminuía ainda mais seus ordenados¹¹, reclamações muito parecidas com as feitas pelos empregados da Central do Brasil no mesmo período.

Até mesmo a ocorrência de abusos de superiores era algo que os empregados da Central do Brasil e da Leopoldina tinham em comum. Ainda em 1889, foi publicada uma longa nota em que o mestre de linha da Estação do Cantagalo era acusado de cometer abuso contra o empregado José Pedro, que mesmo machucado depois de um acidente com um trole, perdeu os dias de trabalho em que não se apresentou na estação. Entretanto, uma turma de trabalhadores, cujo feitor era irmão do mestre, teve apontada em suas fichas doze horas de trabalho, sendo que tinha feito apenas sete¹².

No espaço do jornal, também foi possível acompanhar algumas reclamações de salários desses empregados, mas quase sempre partiam dos que trabalhavam na Estação de Cantagalo, que denunciavam os atrasos em seus pagamentos¹³. No ano seguinte, os empregados do Tráfego e da Locomoção pediam “pelo amor de Deus” que seus vencimentos fossem pagos, por não terem eles mais créditos no comércio.

⁹ *Gazeta de Notícias*, 15/01/1891, p. 3.

¹⁰ *Gazeta de Notícias*, 18/06/1891, p. 3.

¹¹ *Gazeta de Notícias*, 26/07/1895, p. 3.

¹² *Gazeta de Notícias*, 17/12/1889, p. 3.

¹³ *Gazeta de Notícias*, 18/08/1889, p. 3.

Em 1892, eles mesmos solicitaram, em algumas linhas, um aumento de salários em vista do encarecimento de preços dos gêneros de primeira necessidade¹⁴.

Os acidentes também acometiam a Leopoldina, mas certamente eram menos noticiados pela imprensa carioca. Em 1892, o *Jornal do Brasil* publicou notícia sobre um descarrilamento de trens no qual ficaram feridos o condutor Ortiz e dois guarda-freios¹⁵. Em outra ocasião, um encontro de trens perto da estação de Juturaiba provocou alguns descarrilamentos. Tal como acontecia na Central, o maquinista foi responsabilizado e preso pelo acidente, mas seus colegas se opuseram à detenção. Nada mais foi publicado sobre esse fato¹⁶.

Portanto, pode-se dizer que a Leopoldina sempre foi lembrada pela duvidosa relação de vantagem com o governo, pela irregularidade nos serviços e pelas péssimas condições de trabalho dos empregados. A partir de 1919, a empresa colhia os frutos do que havia plantado na sociedade carioca.

Os passageiros também reclamavam. Os horários de trem não eram cumpridos e os moradores do subúrbio já estavam fartos de viajar em carros cujo estado de conservação era deplorável. Comentava-se que os populares esperavam um momento oportuno para a “revanche”¹⁷.

Um descarrilamento na Praia Formosa despertou a ira popular em 1919. O longo atraso na saída de trens, logo depois do acidente foi o estopim para que a população se levantasse contra os péssimos serviços oferecidos pela inglesa. Dentre os furiosos à espera da viagem, ouviu-se o grito de “Fogo!”. Não demorou muito para que dez vagões fossem atacados pelos passageiros. Em poucos minutos, a notícia se espalhou pela cidade e os revoltosos somaram três mil. O armazém de bagagens em Olaria foi incendiado e alguns trens tomados de assalto usando as bandeiras vermelhas de sinalização de parada emergencial. Em várias estações foi afixado o bem-humorado cartaz:

¹⁴ *Gazeta de Notícias*, 04/07/1892, p. 2.

¹⁵ *Jornal do Brasil*, 04/01/1892, p. 1.

¹⁶ *Gazeta de Notícias*, 11/10/1892, p. 1.

¹⁷ *Jornal do Brasil*, 05/08/1919, p. 9.

“Feriado, 04 de agosto de 1919. decretado pela Soberania do Povo da Zona da Leopoldina. Decreto 6969”.

O clima de revolta colocou o “povo da zona da Leopoldina” em evidência no jornal, para além da atuação em blocos de carnaval como o “Leopoldrina Ralo” e os “Endiabrados de Ramos”¹⁸. Gestava-se, então, um contexto favorável a outras formas de reivindicações.

A greve de 1920

O ano de 1920 começou para o pessoal da inglesa com a fundação de uma sociedade. No dia 02 de janeiro nasceu, em Olaria, a União dos Empregados da Leopoldina, cujo objetivo era “tratar de tudo que se diz respeito sobre a vida dos empregados, quer em suas relações com a sociedade, quer com a companhia, a que dedicam o melhor dos seus esforços”¹⁹. A fundação do centro levou à imprensa os problemas do transporte ferroviário no Brasil²⁰. A concessão aos ingleses passou a ser muito criticada e até mesmo os altos déficits da Central do Brasil tornaram-se alvos de questionamentos²¹.

A nova associação recebeu uma carta de felicitação e apoio da Liga Operária Além Paraíba (MG), que congregava empregados da Leopoldina naquela cidade. O programa da Liga consistia em conquistar o máximo de progresso e bem estar para todos, “sem violência e sem conflitos”, além de assegurar a importância de se pressionarem os representantes do Poder Público para realizar o intento – uma

¹⁸ *Gazeta de Notícias*, 22/02/1920, p. 07.

¹⁹ *Gazeta de Notícias*, 02/01/1920, p. 03.

²⁰ A *Gazeta de Notícias* debateu os problemas das redes ferroviárias Sul Mineira e Rede de Viação Bahiana e lembrou que a Leopoldina Railway nunca serviu ao público com regularidade. O jornal operário *Voz do Povo – Órgão da Federação dos Trabalhadores do Rio de Janeiro*, num artigo do Deputado Maurício de Lacerda, denunciou que o contrato da Leopoldina Railway terminara no mandato de Epiácio Pessoa. Sem revê-lo, o presidente autorizou a renovação, perpetuando a péssima condição dos serviços prestados pela companhia. *Voz do Povo*, 20/01/1920, p. 01.

²¹ O diretor da EFCB Joaquim de Assis Ribeiro, ao analisar a situação financeira da ferrovia estatal, afirmou que os saldos negativos das estradas de ferro brasileiras são os maiores do mundo. Cf.: EFCB, *Relatório do ano de 1920 apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas Dr. J. Pires do Rio pelo Engenheiro Joaquim de Assis Ribeiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922, p. 1-5.

perspectiva muito similar à escolhida pelos empregados da Central do Brasil que eram figuras cativas na Câmara dos Deputados:

“A representação das classes trabalhadoras nas câmaras municipais, estaduais e federais, deve ser uma de nossas primeiras preocupações. (...) O entendimento mútuo entre trabalhadores de diversas localidades, a solidariedade de todos os homens, livre de todos os falsos preconceitos de raça, casta, cor, religiosos ou sectários, é esta a base de nossa doutrina.”²²

A União dos Empregados da Leopoldina também foi aclamada pelos partidários do sindicalismo revolucionário no jornal *Voz do Povo*, que além da carta acima, publicou uma série de artigos dedicados a ela.

Já no mês de fevereiro, a Liga Operária do Além Paraíba realizou assembleias gerais nas cidades de Cataguazes, Cachoeira e Macaé. A resolução dessas reuniões foi um programa de reivindicação dos ferroviários a ser endereçado à companhia. No programa afirmavam que os vencimentos recebidos não eram equitativos nem suficientes para existência; as jornadas de trabalho eram exaustivas. Além disso, a Companhia desprezava toda a sorte de reclamação, não havia nenhum tipo de garantia e os funcionários sempre estiveram à mercê das decisões da Companhia. Por fim, diziam que as oficinas não apresentavam a menor condição de higiene²³. A greve iminente fora formulada no interior do Estado do Rio, antes de atingir a Capital.

Sendo assim, por intermédio da Liga Operária Além Paraíba, os empregados da Leopoldina Railway pediam melhoras e garantias. Solicitavam, então, aumento dos vencimentos, mudanças no pagamento de aprendizes, fim dos trabalhos aos domingos, pagamento dobrado para as horas extraordinárias e efetivação depois de seis meses de trabalho. Ainda reivindicavam que a companhia justificasse à Liga a

²² *Voz do Povo*, 28/02/1920, p. 01.

²³ Astrojildo Pereira. *A greve da Leopoldina*. Rio de Janeiro, Editora Spartacus, 1920, p. 04.

demissão dos funcionários e o fim da suspensão por tempo indeterminado, além de um fiscal de higiene em cada oficina e a contratação de mais trabalhadores²⁴.

O programa dos trabalhadores foi ignorado pela direção da estrada, que se limitou a soltar uma circular aos funcionários alegando falta de recursos. Houve quem acusasse a empresa de pressionar o governo para o aumento de tarifas, usando a greve como pretexto para negociatas. Em vista disso, no dia 07 de março, a Liga reivindicou de fato a atenção dos diretores:

“Não sendo atendidos em suas reclamações até o dia 15 de corrente, os empregados da Leopoldina Railway de todas as repartições e de todas as categorias deixarão de comparecer aos seus respectivos serviços no dia imediato, declarando-se em greve pacífica”²⁵.

Para Maurício de Lacerda, a circular que alegava falta de recursos colocava o governo “entre a espada e a parede”. Em seu artigo na *Voz do Povo*, lembrou as denúncias que fizera nas sessões da Câmara em 1919 em que tornava pública a irregularidade do contrato da Leopoldina e defendia a encampação dos trilhos pelo governo federal. Assim, comunicou que a greve estava marcada para aquele dia, 15 de março, às duas da tarde. Ainda afirmou que haveria apoio popular, por serem mal servidos pela companhia os moradores dos subúrbios²⁶. O “feriado” de 04 de agosto de 1919 era mesmo um exemplo disso.

Em meio a estas negociações, a União dos Empregados da Leopoldina promoveu a assembléia que assentou suas bases com um quorum de trezentas pessoas. Aconteceu no dia 05 de março de 1920, no Penha Club e os representantes da Liga Operária do Além Paraíba figuraram como convidados

Já organizada, a associação aguardou a resposta da direção da empresa. Uma nova assembléia em Olaria debateu o silêncio da direção e cumpriu o ultimato –

²⁴ Astrojildo Pereira. *A greve...*, p. 05.

²⁵ Astrojildo Pereira. *A greve...*, p. 05.

²⁶ *Voz do Povo*, 15/03/1920, p. 01.

oitocentos empregados decidiram pela greve por unanimidade²⁷. À hora marcada, os empregados da Leopoldina deixaram os serviços, mas nem todos aderiram à greve. Paulo Cardoso, Luiz Cardoso, José Pinheiro, José de Paula Junior e João Américo permaneceram nas estações. A polícia já ocupava a maior parte delas e nenhum trem saía de sua estação com menos de dez praças garantindo seu itinerário²⁸. José Cavalcanti, presidente da União, foi levado de Olaria até a delegacia; os jornais se apavoraram e achincalharam o chefe de polícia Geminiano França. Os grevistas rapidamente enviaram um telegrama a Nicanor Nascimento pedindo ajuda. Cavalcanti explicou que só fora chamado a esclarecer sobre os fatos e, na reunião com França, declarou ser o “orientador do movimento grevista” no Rio²⁹.

O policiamento na Praia Formosa era intenso e seu objetivo era impedir que os grevistas propagandassem a greve. O 18^o Distrito ficou responsável pela estação de Triagem. As estações de Amorim, Ramos, Olaria, Penha e Bonsucesso foram tomadas por praças de infantaria, cavalaria e agentes do Corpo de Segurança. Muitas reuniões entre ministros, o prefeito do Rio de Janeiro e diretores da companhia garantiram resoluções sobre os bondes para a zona suburbana³⁰.

De uma maneira geral, os jornais afirmaram a justiça da greve, mesmo com ressalvas. Para a *Gazeta de Notícias*, tratava-se de simples incompetência do Ministro de Viação, Pires do Rio. Mesmo julgando ser o ato de greve algo “inoportuno” e “inconveniente”, *O Paiz* afirmou no seu editorial que a desdita se devia mais ao estado das ferrovias:

“O ponto essencial é que a situação precária das nossas estradas de ferro, embaraçadas e oneradas por circunstâncias incompatíveis com as necessidades do momento, precisa ser

²⁷ *Voz do Povo*, 14/03/1920, p. 01.

²⁸ *Idem*.

²⁹ *A Razão*, 16/03/1920, p. 7.

³⁰ *Idem*.

modificada o quanto antes. Este é o grave problema nacional que a greve da Leopoldina vem por em foco”³¹.

Os empregados da Central do Brasil, em meio ao debate de greve, sumiram dos noticiários, não cogitaram deixar o serviço e nem mesmo mandaram publicar uma carta que condenasse o momento³², mas foram entendidos por toda a imprensa como fura-greves em potencial a ocuparem os postos vazios da Leopoldina, salvo o esperançoso *Voz do Povo*. Nem mesmo a direção de Assis Ribeiro na EFCB concordaria com isso, dada a efervescência anti-Leopoldina. Assis Ribeiro, talvez num rompante demagógico, declarou que os enviaria apenas por vontade do pessoal e, ainda assim, com ordem do governo federal³³.

No dia 17 de março, ficou oficialmente claro que os empregados da Central do Brasil não substituíram os grevistas não só porque não estavam dispostos a “traírem seus colegas”, como porque o maquinário das duas empresas não eram compatíveis³⁴. Os convocados a ocupar o lugar dos grevistas foram os funcionários da Light que, mesmo sem experiência nos postos que ocuparam, tentavam manter o andamento das linhas de trem, e alguns mecânicos da Marinha.

Oito mil funcionários da companhia, quase a totalidade, entraram em greve no dia 15 de março de 1920. A adesão foi verificada em cada uma das paradas da Leopoldina, os empregados eram categóricos em afirmar solidariedade ao movimento. Em assembléia, decidiram entregar as chaves de armários e armazéns para a polícia para que não fossem mais tarde acusados de depredações³⁵.

A ausência de braços levou os chefes da ferrovia a atitudes destemperadas. Felipe Balejo, responsável pelas máquinas de Praia Formosa, teria usado da força para obrigar que seus subordinados retomassem os trabalhos e distribuído a esmo

³¹ *O País*, 16/03/1920, p. 02.

³² Sobre publicar cartas que condenam greves, ver o capítulo 3.

³³ A indignação de Assis Ribeiro pautou-se na diferença salarial entre os diretores das duas empresas: na Leopoldina, o salário era de 8:000\$000 por mês, enquanto na estatal não passava de 3:000\$000. Cf.: *A Razão*, 13/03/1920, p. 5.

³⁴ *A Razão*, 17/03/1920, p. 1.

³⁵ *A Razão*, 15/03/1920, p. 1.

ordens de demissão. Indignado, promoveu rapidamente alguns graxeiros e foguistas a maquinistas e botou os trens para correr estações. Os acidentes decorridos já eram esperados pelos grevistas, como o que aconteceu perto da rua Figueira de Mello³⁶.

Nem os “ligeiros incidentes entre polícia e grevistas” alteraram a situação “pacífica” na estação de Praia Formosa, mas algumas prisões aconteceram, como a de Manoel Cordeiro, agente dessa estação e primeiro secretário da UEL, e José Alpheu Nunes, ajudante de Cordeiro, por convidarem o foguista João Américo a aderir à greve. Ambos foram postos em liberdade naquela mesma tarde. As estações Cordovil, Brás de Pina, Parada de Lucas, Vigário Geral e Merity estavam guardadas por forças da polícia e permaneceram fechadas³⁷.

Enquanto os ferroviários davam corpo à greve, os marítimos reunidos na União dos Calafates decidiram que deveriam intermediar os conflitos com o aval da Liga Operária do Além Paraíba. Esses representantes recebiam a alcunha de “coronéis”, atuavam como líderes sindicais dentro da perspectiva do reformismo e, geralmente, mantinham relações próximas com patrões e com o Poder Público³⁸. A intervenção desse grupo na greve refletiria a situação do movimento operário carioca durante a Primeira República. Daí em diante, o *Voz do Povo* deu início à campanha de repulsa à mediação:

“Os grevistas ferroviários da Leopoldina só tem um caminho a seguir para vencer: ação direta, sem intermediários. Repilam, camaradas, repilamos mediadores: políticos a Beaumont, patrões a Epitácio, associações amarelas a Petrolino Montez”³⁹.

A noite em Olaria acabou com um pequeno conflito. Alguns grevistas convidavam um maquinista a aderir ao movimento e foram atendidos. Um soldado disparou sua arma e todos se dirigiram imediatamente para a sede da União.

³⁶ *A Razão*, 16/03/1920, p. 7.

³⁷ *Idem*.

³⁸ Cristina Campos. *O sonhar libertário...*, p. 159.

³⁹ *Voz do Povo*, 16/03/1920, p. 02.

Entretanto, o restante da noite foi de completa tranqüilidade. Olaria estava escura e deserta, contavam-se apenas alguns soldados.

No dia 17 de março, Mallet, Evaristo de Barros e Collet, altos funcionários da Leopoldina, intensificaram seus trabalhos com o intuito de fazer os trens rodarem a qualquer custo. Passou a ser grande a procura de pessoas que gostariam de ocupar o lugar dos grevistas, prontamente aproveitados pela empresa na substituição dos funcionários parados. Muitos agentes das estações dos subúrbios foram substituídos pelo pessoal do escritório. Às oito e meia da manhã, doze inferiores da Armada – dentre foguistas e mecânicos do Encouraçado *Minas Gerais* foram contratados. Porém, nem mesmo tais providências evitaram os riscos a que estavam sujeitos os passageiros dos trens: em Ramos, por diferença de segundos, dois trens não se chocaram, um reflexo da própria inexperiência dos “novos” funcionários com trens.⁴⁰

À uma da tarde, houve adesão à greve por parte dos funcionários do Escritório Central, na rua da Glória⁴¹. Dezenas deles se dirigiram a pé para a sessão permanente da União dos Empregados da Leopoldina, e lá chegaram por volta de cinco horas da tarde. Meia hora depois, uma grande assembléia teve início, na presença de agentes da polícia. José Cavalcanti, presidente da associação, pediu que os ferroviários mantivessem a atitude pacífica e a confiança no governo. O movimento, que tinha começado no interior, não se restringia a um eixo Porto Novo-Rio de Janeiro e ainda se alastrava: nesse mesmo dia, uma filial da Liga Operária do Além Paraíba foi fundada em Friburgo.

Enquanto isso, se realizava uma reunião no gabinete de Pires do Rio, na qual estavam presentes Oscar Weishenck, diretor da Leopoldina e outros ministros. Daí saiu a nota oficial que designava uma comissão de conciliação com vistas a “habilitar

⁴⁰ *Gazeta de Notícias*, 18/03/1920, p. 01.

⁴¹ O número de funcionários que aderiram é desconhecido: a *Gazeta* afirmou que 200 empregados abandonaram os serviços, a pedido de alguns grevistas. A *Voz do Povo* mostrou que a adesão momentânea foi de 70 funcionários, atingindo 150 apenas à noite. *O País* reafirmou o número de 70, noticiando que naquele dia ninguém trabalhara no Escritório Central.

o governo a ajuizar as dificuldades em que se encontram”⁴². De qualquer forma, a comissão não concluiria suas tarefas a tempo de resolver a greve.

A série de reuniões com o ministro teve continuidade no dia 18 de março. Maurício de Lacerda, nomeado intermediário pelos grevistas, esteve com Pires do Rio para negociar as bases do acordo a ser discutido com o pessoal da União. O ministro também recebeu no seu gabinete membros da Inspetoria das Estradas e diretores da Leopoldina. A *Gazeta de Notícias* já se mostrava impaciente com o quinto dia de greve e defendia a regra básica para uma mobilização: se há disciplina, há acordo. Com isso, reitera a consideração de justiça da causa e mais uma vez critica o trabalho insuficiente desempenhado pelo Ministro da Viação⁴³.

O quarto dia de greve foi especialmente agitado para Vicente de Lima Filho, encarregado de encaminhar os “novos” candidatos a emprego na Leopoldina. Foram 200 contratações, sendo a mais polêmica a de Trajano Silva, um foragido da polícia acusado de seduzir duas menores⁴⁴. Os funcionários sem experiência e o alto número de trens em circulação não garantiam a boa realização dos transportes. As viagens chegavam a causar pânico nos usuários, sendo o problema mais comum a iminência de encontro de trens⁴⁵. Um desses acidentes aconteceu em Triagem, e causou tamanho pânico que os passageiros começaram a se jogar na plataforma. Os contundidos, como Etelvina Santos, de 16 anos, foram atendidos pela Assistência Pública⁴⁶. A procura por trabalho na Leopoldina apenas se intensificou e, no dia 20 de março, Lima Filho foi obrigado a colocar um cartaz em Praia Formosa: “Não há mais vagas”⁴⁷.

Os problemas não eram menores nas outras estações. Em Niterói, já se sentia a falta de gêneros como leite, enquanto várias mercadorias apodreciam nos depósitos. Em Petrópolis, apenas os carregadores estavam parados, o que já era suficiente para

⁴² *Idem.*

⁴³ *Gazeta de Notícias*, 20/03/1920, p. 1.

⁴⁴ *Gazeta de Notícias*, 19/03/1920, p. 01.

⁴⁵ No dia 18 de março, foram listados sete acidentes. *Voz do Povo*, 19/03/1920, p.01.

⁴⁶ *Voz do Povo*, 19/03/1920, p.01.

⁴⁷ *Gazeta de Notícias*, 19/03/1920, p. 05.

prejudicar o comércio. Cataguazes teve seu tráfego interrompido por dificuldades com o telégrafo. Em Olaria, os trens pararam de trafegar às dez da manhã. A expectativa de final de greve era grande já que o momento da conferência marcada entre Pires do Rio José Cavalcanti se aproximava.

O desenrolar da greve aumentou a adesão à sociedade de classe. Na sede da União dos Empregados da Leopoldina fez-se colocar um comunicado que anunciava 485 novas matrículas na associação e revelava boas expectativas para a conferência com o Ministro, marcada para o dia 20, às quatro da tarde. A promessa feita aos grevistas consistia em avaliar o balanço das rendas da companhia e, se provado fosse que havia dinheiro, o governo faria “pagar a diferença”⁴⁸.

Confiante, a União amanheceu o dia 20 de março em reunião discutindo assuntos do futuro acordo. Ficara entendido que tão logo fosse acertado o aumento, a greve teria fim. Caso a companhia não atendesse as reivindicações dos trabalhadores, os sócios deveriam tomar conhecimento e só depois decidirem a conveniência da continuação da greve⁴⁹. Às sete da manhã, este assunto rendera confusão em Praia Formosa.

José Cavalcanti, Estevão Dansa, Augusto de Paiva e Romualdo dos Santos (LOAP) formavam a comissão que chegou ao Ministério da Viação à hora marcada. Explanaram a Pires do Rio os motivos que levaram os ferroviários a se declararem em greve e garantiram que não foram autores de depredações. A conferência teve fim às oito da noite. A primeira atitude de Pires do Rio, então, foi chamar Oscar Weishenck ao gabinete, enquanto a comissão rumava de volta a Olaria. Dos grevistas aos diretores da inglesa, passando pelos líderes marítimos o Estado era visto como o mediador final do embate⁵⁰. Na sede, a comissão foi recebida com vivas e ao tomar a fala, José Cavalcanti externou todo seu descontentamento com os rumos da

⁴⁸ *Voz do Povo*, 19/03/1920, p.01.

⁴⁹ *O País*, 19/03/1920, p. 05.

⁵⁰ Cristina Campos. *O sonhar libertário...*, p. 121.

negociação: “Pelo que ouvimos não passa de uma comédia o pretendido acordo entre a Leopoldina e os grevistas”⁵¹.

O ministro fora irredutível quanto à readmissão do pessoal, e esse era um dos pontos irrevogáveis da proposta apresentada pelos trabalhadores, que compreendia também o abono dos dias em que estiveram parados, e aumentos dos vencimentos. Perto da meia-noite, a resposta negativa da Leopoldina deu nova feição ao movimento. As possibilidades de acordo desaparecerem e a confiança do governo, marca do início da greve, também. Um bando precatório, composto por senhoritas do bairro, saiu em busca de donativos para manter os grevistas e garantir mais alguns dias de “parede”.

No dia seguinte, em apoio à greve, a Federação dos Trabalhadores do Rio de Janeiro e a Federação dos Condutores de Veículos reuniram-se em “sessão secreta e conjunta”, noticiada pela *Voz do Povo*. Essa sessão hipotecou apoio incondicional aos grevistas. Em nota à imprensa afirmaram em ameaça que “o governo não terá o valor isolado de uma classe a vencer, mas sim o poderio insuperável de quase duzentos mil trabalhadores”⁵².

Nova assembléia começou em Olaria com a chegada da polícia. José Cavalcanti tomou a palavra e falou que a Leopoldina concordava com todas as reivindicações, porém, não aceitava a readmissão de todo o pessoal e solicitava um tribunal para julgar os cabeças de greve. Na sua fala, Cavalcanti se propôs a não fazer juízo. Em seguida, falou Leroi de Monteiro, agente da Estação de Estrela. Ele afirmou ser impossível consentir que os líderes fossem sacrificados em proveito de seus companheiros, já que a todos assiste o direito de greve, desde que as reivindicações sejam conquistadas dentro da ordem. Por isso, a mobilização continuou. Cada vez mais o acordo se via distante. A tensão ficou ainda mais clara quando a Federação dos

⁵¹ *Gazeta de Notícias*, 21/03/1920.

⁵² *Voz do Povo*, 21/03/1920, p. 01.

Trabalhadores do Rio de Janeiro (FTRJ) comunicou publicamente a proposta de greve geral⁵³.

A esperança de acordo que nutria os trabalhadores, unida ao cansaço, fez com alguns empregados retomassem seus postos de trabalho na manhã do dia 22. Dentre os maquinistas que já conduziam seus trens, estavam Antero Motta, Álvaro Bezerra, Ernesto Vianna, Lauro Alves, José Ferreira Junior, Paulo Cardoso e João Bastos. A deserção dos três primeiros causou certa decepção, porque eram fervorosos defensores da greve⁵⁴. Isto já foi evento importante para fundamentar a entrevista que Mallet deu a alguns jornais desqualificando o movimento ao dizer que apenas um terço dos serviços ainda estava parado.

A polícia afirmava que recebera informações de uma revolta popular prestes a se desencadear nos subúrbios. Boato ou não, após o “feriado” de 04 de agosto, o policiamento recrudescceu depois da reunião entre Pires do Rio e Geminiano França. A Repartição da Polícia reforçou a prontidão. Cerca de 30 praças da Brigada, das 250 que guarneciam a estação de Praia Formosa, foram realocadas para os subúrbios, principalmente para as estações de Penha, Bonsucesso e Olaria, que foi retratada pelos jornais como parecendo uma “praça de guerra”⁵⁵.

A FTRJ e a Federação dos Condutores de Veículos enviaram uma nota ao Presidente pedindo solução para a greve até o dia 23 à meia-noite, sob pena de decretarem greve geral no dia seguinte. Sem obterem resposta, assim o fizeram⁵⁶.

Na sessão permanente da União dos Empregados da Leopoldina, distribuía-se os recursos conquistados para continuar mantendo os grevistas em parede, fruto da solidariedade dos moradores dos subúrbios. Os associados lamentaram a postura do governo, principalmente a de Pires do Rio. A esperança que

⁵³ *Voz do Povo*, 21/03/1920, p. 01.

⁵⁴ *Voz do Povo*, 22/03/1920, p. 01.

⁵⁵ *Voz do Povo*, 22/03/1920, p. 01.

⁵⁶ Muitas associações de trabalhadores deram apoio à greve geral, tais como: Associação dos Cocheiros de Petrópolis, União dos Foguistas, Associação dos Trabalhadores na Construção Civil, Centro Cosmopolita, Centro Operário Marmorista, Aliança dos Trabalhadores em Carrinho de Mão, Centro dos Motoristas, União dos Operários em Fábricas de Tecidos, *Voz do Povo*, 24-5/03/1920.

os ferroviários sentiam no início da greve não existia mais, mostravam-se em revolta, estavam apreensivos. Alguns oradores chegaram a criticar a calma que tanto pedia José Cavalcanti; alegavam que a greve era o melhor momento para hostilidades. Na frente da sede muitos conversavam:

“A sua calma [de Cavalcanti] absoluta, os seus reiterados conselhos de presidente, ordem, disciplina, etc., mais parecem fraquezas que outras coisas”⁵⁷.

A Federação dos Trabalhadores do Rio de Janeiro e a Federação dos Condutores de Veículos declaram, no fim da noite de 23 de março, a greve geral. O ofício publicado por eles reivindicava o direito de greve e chamava o povo e todas as classes à adesão. Em resposta, o governo soltou uma nota oficial mostrando estar insatisfeito com o que entendeu ser um ultimato:

“As Federações se confiavam no Presidente da República e desejavam sua arbitragem, deveriam tê-la pedido antes de assumiram a atitude intimidativa e ameaçadora de que dão notícias os jornais. Agora, porém, diante da ameaça de greve geral, com que, segundo a imprensa, as federações pretendem coagir o governo, numa questão que aliás não é governo o interessado direto, o presidente, para não parecer que cede a ameaças, recusa ser árbitro.”⁵⁸

Delineava-se a “maior greve que já se fez no Rio de Janeiro”⁵⁹. Maurício de Lacerda e Pires do Rio marcaram uma conferência para as quatro horas da tarde. Geminiano França, chefe da polícia, estava presente. Lacerda argumentou que os operários tomaram a decisão irrevogável de não permitirem que camaradas sofressem a pena de demissão. Pires do Rio replicou que o governo não quis agir em função de um ultimato e propôs que se entregassem os cabeças de greve, já que ele acreditava que os ferroviários não causaram nenhuma depredação. Lacerda recusou tal proposta dizendo que o se o governo estava incomodado com o ultimato, deveria ter partido

⁵⁷ *Gazeta de Notícias*, 23/03/1920, p. 05.

⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 24/03/1920, p. 01.

⁵⁹ Astrojildo Pereira, *A greve...*

antes para a negociação⁶⁰. O malogro da reunião fortaleceu a tendência à mobilização. Na União dos Empregados da Leopoldina, os grevistas viram com mais simpatia a greve geral, pois muitos já estavam desanimados com o prolongamento da contenda.

Para esfriar os ânimos, a companhia declarou que muitos trabalhadores teriam voltado ao trabalho. No entanto, o empenho em noticiar que o tráfego se normalizava não se sustentava nos jornais, que comentavam descarrilamentos e atrasos dos trens⁶¹. O policiamento na cidade foi reforçado e, dessa vez, sob responsabilidade do exército. Nas estações de outras cidades, a ansiedade também era grande. Em Carangola, a polícia prendeu três pessoas e, em Entre Rios alguns praças, ameaçadas por grevistas, revoltaram-se contra o tenente da tropa⁶².

O dia 24 de março foi bastante agitado para a polícia. Inúmeros apedrejamentos aconteciam simultaneamente na cidade e alguns trabalhadores passavam pelas ruas convidando todos a paralisarem seus serviços. Miguel Arcanjo, um dos detidos na praça da República por apedrejar veículos, foi solto logo em seguida. Casos como esses foram registrados nas regiões de Botafogo e Lapa. Na primeira noite depois de aclamada a greve geral, aumentou o número de policiais na estação Praia Formosa e nas estações do subúrbio.

Ao meio-dia de 25 de março, a sede da UEL recebeu agentes da Brigada da Polícia e do Corpo de Segurança. Segundo os jornais, via-se que muitos grevistas gostariam de cometer desatinos, mas estavam à espera de autorização da diretoria da associação para mudar de atitude. Para a frustração desses, José Cavalcanti pediu rigorosa calma, afirmando que assim a vitória seria certa⁶³.

A cidade teve sua configuração alterada. A Limpeza Pública estava prejudicada⁶⁴ e os transportes quase paralisados. Pequenos conflitos entre policiais e

⁶⁰ Astrojildo Pereira, *A greve...*

⁶¹ Astrojildo Pereira, *A greve...*

⁶² *Gazeta de Notícias*, 24/03/1920, p. 03.

⁶³ *Gazeta de Notícias*, 25/03/1920, p. 01.

⁶⁴ *Voz do Povo* afirmou que aderiram à greve, mas *Gazeta de Notícias* entrevistou o diretor da Limpeza Pública, que relatou que seus empregados não compareceram ao serviço por medo de represálias por parte dos grevistas.

grevistas pululavam nas páginas dos jornais. O número de presos neste dia chegou a 2.000. Uma chuva de pedras na rua Buenos Aires acarretou no fechamento do sobrado número 58, local onde tinham sede as associações dos barbeiros, sapateiros e padeiros. A polícia recebeu inúmeros pedidos de garantias em fábricas lojas e casas.

No Lloyd Brasileiro, os foguistas aderiram à greve geral. Em ofício, informaram que a única causa da paralisação era a solidariedade aos empregados da Leopoldina. Em resposta a esta atitude, a Associação Protetora dos Motoristas Marítimos procurou Alves de Faria, diretor do Lloyd, para declarar que não iam aderir ao movimento grevista⁶⁵.

A reboque das tensões causadas pela greve, o governo publicou uma nota oficial criminalizando o movimento. Os editoriais da *Gazeta* procuravam sempre dizer que se tratava de um movimento pacífico de trabalhadores brasileiros, sendo que as depredações e crimes eram de autoria de estrangeiros. A nota alegava que os trabalhadores da Leopoldina serviram de pretexto para que estrangeiros evidenciassem sua péssima conduta:

“Com este objetivo, pede à população que, para não perturbar a ação das autoridades, se afaste dos lugares onde se formarem grupos de grevistas e apela para que os trabalhadores ordeiros afim de não continuar a ceder a influência daqueles maus elementos e voltarem tranqüilamente ao trabalho”⁶⁶.

Em meio ao aspecto “desolador” das ruas do Rio de Janeiro, a União dos Empregados da Leopoldina realizou uma importante reunião no dia 26 de março. Estiveram presentes 21 sociedades de classe, além da assídua polícia, que rapidamente prendeu Anchyses de Souza por censurar com indignação a presença de praças na reunião de operários. Ao acabar o encontro, os trabalhadores gritaram vivas à greve. Alegando prevenção, os praças prenderam alguns deles⁶⁷.

⁶⁵ *Gazeta de Notícias*, 25/03/1920, p. 01.

⁶⁶ *Gazeta de Notícias*, 26/03/1920, p. 01.

⁶⁷ *Idem*.

Os operários marítimos não participaram dessa reunião da União dos Empregados da Leopoldina; suas atividades caminhavam para outra direção que não a da construção da greve geral. O Centro Marítimo dos Empregados em Câmara e a União dos Estivadores deliberaram que continuariam apoiando os trabalhadores da Leopoldina, sem aderir ao movimento. Do mesmo modo procedeu a União dos Calafates que, em reunião secreta no dia 27 de março julgou o protesto inoportuno.

No dia 27 de março, a companhia começou a demitir alguns funcionários, dentre eles, José Cavalcanti e Manoel Cordeiro. José Cavalcanti não estava no Rio de Janeiro, fora conferir a greve em outras cidades. Na União, o dia acabou sem deliberação alguma, deixando transparecer pistas de que o movimento começava a enfraquecer. Archimino Filho e mais treze representantes das associações marítimas chegaram em quatro automóveis na sede da União, no começo da noite. A intenção deles era informar as providências que haviam tomado perante a greve geral. Na conversa com os ferroviários, deliberaram que a comissão de marítimos levaria o acordo ao Catete, e que não deixariam de falar sobre isso com os trabalhadores presos. Ficou marcada para o dia seguinte uma outra reunião no Centro dos Calafates.

Agostinho de Queiroz relatou as conquistas das negociações dos marítimos: o diretor da Leopoldina aceitara readmitir todos os empregados com mais de cinco anos de casa, à exceção dos que cometeram violências. O governo ainda teria prometido reabrir todos os centros operários fechados pela polícia durante os dias agitados de mobilização, menos o Centro Cosmopolita, por “ser composto por maus elementos”⁶⁸. Aos poucos, os trabalhadores voltavam ao trabalho: tecelões, padeiros, trabalhadores em hotéis e restaurantes. A Federação dos Trabalhadores pediu que se fizesse publicar o fim da greve. No Lloyd, os foguistas receberam ameaça de deserção, caso não retomassem seus postos em três dias⁶⁹.

Na tarde do dia 28 de março, então, marítimos e ferroviários acertaram o fim da greve. Uma comissão incumbiu-se de dialogar com o chefe da polícia sobre a

⁶⁸ *Gazeta de Notícias*, 28/03/1920, p. 01.

⁶⁹ *Gazeta de Notícias*, 28/03/1920, p. 05.

libertação dos operários presos. Outra levaria informações do acordo às demais associações operárias. Nessa reunião não compareceu nenhum representante da União dos Empregados da Leopoldina, nem mesmo da União dos Foguistas, que declarou estar esperando por um posicionamento de algum sócio, já que estavam em greve por solidariedade aos trabalhadores da Leopoldina⁷⁰.

A segunda comissão esteve em Olaria, para saber se os ferroviários haviam aceitado os termos do acordo. Duas posições divergentes se evidenciaram nas notícias de jornais. José Domingues Alves, empregado da Leopoldina, não estava satisfeito com o caminhar das negociações e alegou que as associações marítimas não teriam legitimidade para pautar a constituição do acordo, como de fato fizeram. Contudo, Luiz Palmeira, membro da diretoria da UEL, afirmou que as comissões dos marítimos eram oficiais, e que a União compareceria à próxima reunião, na União dos Calafates.

Assim o fez naquela noite, quando todos mais uma vez se encontraram para entabular o acordo de fim da greve. A *Gazeta* entrevistou os representantes da União nessa reunião: Cyro Lavra declarou ao jornal que os trabalhadores da Leopoldina estavam contentes de voltar ao trabalho, e que o fariam no dia seguinte, pela manhã. Manoel Cordeiro mostrou-se muito confiante no acordo e no governo. Cordeiro ainda pediu que se lavrasse em ata um voto de louvor aos marítimos. Porém, a proposta vencedora sobre esse ponto foi apenas uma salva de palmas a eles.⁷¹

Posturas divergentes se tornavam cada vez mais claras dentro da União dos Empregados da Leopoldina. Enquanto Cordeiro e Palmeira se alinhavam aos marítimos, José Cavalcanti mostrava-se extremamente insatisfeito. Dias antes, o presidente da União percorria as estações do interior ainda para construir a greve. Ficou sabendo do acordo por meio de um telegrama que lhe enviou o jornal *A Razão*. Em entrevista à *Voz do Povo*, Cavalcanti demonstrou seu desagrado:

⁷⁰ *O País*, 29/03/1920, p. 05.

⁷¹ *Gazeta de Notícias*, 29/03/1920, p. 05.

“Os termos do acordo são positivamente os que havíamos recusado. É ilusório. (...) Se os companheiros já aceitaram, só me resta abandonar a presidência e tudo mais.”⁷²

Dentro do cenário da greve geral, Cavalcanti não era o único insatisfeito com a atuação dos marítimos. A Federação dos Condutores de Veículos recusou o convite para participar da reunião na União dos Calafates, por sentirem-se ofendidos com a atuação dos “compadres”, termo por eles utilizado para designar os marítimos. Através de um comunicado publicado na *Voz do Povo*, afirmaram que o movimento fora traído pela comissão que negociou com Pires do Rio.

Finalmente, no dia 30, alguns sócios da União foram até o Catete ter com o Presidente. Cyro Lavra, Manoel Cordeiro, Aristides Barbosa, Joaquim de Souza Neto e João Freitas se comprometeram a exercer a tarefa. No entanto, a volta ao trabalho não era algo tão claro assim para muitos associados da União. Uns esperavam indicativos da diretoria, enquanto outros já ocupavam seus postos na Leopoldina. De acordo com a *Voz do Povo*, da conferência com Eptácio Pessoa a única coisa que os desapontou foi a ausência da “tradicional paraty”.

O governo, então, deu início ao cumprimento dos pontos do acordo: os centros operários fechados no decorrer da greve geral foram reabertos já no dia 30; na Casa de Detenção, mulheres e crianças esperavam a saída de 712 presos. Nem todos os presos de greve foram soltos: segundo o chefe de polícia, quarenta e dois deles seriam submetidos a processos. A maioria era estrangeira, e seria expulsa do território nacional.⁷³

Esse desfecho incerto marcou o fim da greve da Leopoldina em 1920, ao menos para a grande imprensa. A *Voz do Povo* continuou cobrindo alguns fatos e, durante todo o mês de abril, se dedicou a criticar a atuação dos marítimos e contestar algumas prisões. É o caso da detenção de Segismundo Pintoriano, condenado à deportação como espanhol, mesmo sendo brasileiro, e de Messias Morais Filho,

⁷² *Gazeta de Notícias*, 29/03/1920, p. 05.

⁷³ *Gazeta de Notícias*, 30/03/1920, p. 03.

sapateiro, preso logo nos primeiros dias da greve geral, que não estava em liberdade em parte alguma da cidade.

Desde a publicação da carta da LOAP, poderia ser entendida a linha de atuação que seguiriam os grevistas da Leopoldina, a despeito do que pensava o jornal *Voz do Povo*, órgão que acompanhou minuciosamente a greve. Na carta, afirmaram a importância de os trabalhadores garantirem legalmente suas vitórias e conquistarem participação institucional. A própria declaração de greve dos ferroviários da companhia aconteceu como sendo um último recurso, depois de terem sido solicitadas várias conversas e terem sido externadas as suas reivindicações. A greve não era, aqui, um fim em si mesma. Até a declaração da greve geral, as associações de ferroviários que apareceram na imprensa não deixaram de reafirmar a confiança que sentiam no governo para resolver o conflito. A intervenção do Poder Público seria algo inevitável, dada a importância da ferrovia para o país.

A confiança no governo apenas se abalou quando Pires do Rio decidiu colocar, como condição para o acordo, a prisão de alguns “cabeças de greve”. Esta condição acabou gerando tamanha revolta que fez com que os associados da União se tornassem simpáticos à greve geral decretada pela Federação dos Trabalhadores do Rio de Janeiro e a Federação dos Condutores de Veículos. Demissões, cansaço e falta de confiança no governo foram aspectos determinantes para que a greve geral não se sustentasse por muitos dias, ao menos para os empregados da Leopoldina.

Enquanto muitos se dedicavam à construção da greve, os marítimos se concentravam na tarefa de fechar um acordo para o final do conflito junto ao Ministro Pires do Rio. José Cavalcanti, presidente da UEL, não conseguiu aceitar o acordo nessas bases; para ele não havia ocorrido nenhuma evolução nas negociações. Pires do Rio venceu com a mesma postura com que começara as negociações em Porto Novo, antes mesmo de a greve começar.

A greve da Leopoldina de 1920, que parou a Capital Federal, deixou visível a complexidade e a diversidade do movimento operário. Até mesmo Cavalcanti, se viu entre o dilema de conduzir os trabalhadores pela ação direta ou pelo reformismo.

Se num primeiro momento, o líder radicalmente pedia calma aos grevistas, ao final frustrou-se com a mediação dos marítimos. A presença dos reformistas se deu tanto pela deflagração da greve geral, com apoio da Federação dos Condutores de Veículos, como pelo final “diplomático”, resultado do diálogo promovido pelos marítimos junto ao Poder Público. A opinião dos grevistas também oscilava entre a combatividade e o acordo, evidenciando o plano ofensivo das duas correntes do movimento operário⁷⁴.

Por outro lado, Astrojildo Pereira não se ateu à disputa ideológica dada no meio operário. No panfleto que publicou com a intenção de não permitir que a agitação esmorecesse entre os trabalhadores, ele "deixou claro a convivência do governo com a companhia de estrada de ferro durante os dias em que trabalhadores brasileiros se levantaram contra patrões estrangeiros. O fim da greve não significara uma derrota, mas uma trégua necessária ao movimento já cansado e prejudicado pelos dias de embate, um “episódio inequívoco da luta de classes”⁷⁵.

No curto espaço de tempo entre a criação da UEL e o fim da greve, todos estiveram imersos e refletiram os conflitos e divisões que existiam entre o operariado da época⁷⁶.

Por mais que não tenha sido possível estabelecer uma comparação sólida entre o trabalho na ferrovia estatal e na inglesa, algumas considerações podem ser elaboradas. No que toca à participação política, o pessoal da Central do Brasil se via em condições de trabalho mais parecidas com os demais funcionários públicos da Capital Federal, tanto quanto almejavam essa condição. Assim, parecia coerente que não tomassem parte da Greve da Leopoldina, tendo em vista que fizeram do parlamento o lugar privilegiado de suas reivindicações.

⁷⁴ Cristina Campos. *O sonhar libertário...*, p. 116.

⁷⁵ Astrojildo Pereira. *A greve...*, 24.

⁷⁶ Cristina Campos. *O sonhar libertário...*, p. 125.

Maurício de Lacerda não viu tanta congruência entre a experiência dos trabalhadores da Central do Brasil e da Leopoldina. Para ele, a greve de 1920 mostrou a forte dissociação entre os dois setores, que recebiam tratamento diferenciado do Estado – sendo ele o patrão não se fazia força para negar a concessão de direitos aos ferroviários⁷⁷.

Dessa forma, a idéia de que os ferroviários, por compor um setor essencial da economia, constituíam uma elite do mundo do trabalho não encontra respaldo tão firme na Capital Federal. A proximidade com o Estado, galgada na própria experiência do trabalho, fez dos empregados da Central do Brasil trabalhadores, em alguma medida, privilegiados dentre os cariocas, mas o mesmo não era verdade para o pessoal da Leopoldina. É evidente que, por se tratar de uma estrada de ferro, a greve dos trabalhadores da inglesa recebeu a atenção do Estado, que tinha sido reivindicada até mesmo pela direção da empresa. Entretanto, a condição de ferroviário não lhes garantiu os mesmos direitos que o pessoal da Central do Brasil possuía e almejava.

⁷⁷ Maurício de Lacerda. *Evolução legislativa...*, p. 57.

Considerações Finais

A intenção de desvendar o universo de trabalho ferroviário produziu algumas reflexões concernentes a essa fração do mundo do trabalho do Rio de Janeiro da Primeira República.

A partir da observação da Estrada de Ferro Central do Brasil pôde-se perceber que experiência dos empregados era composta pela mobilidade, que significava constantes deslocamentos de pessoal, pela disciplina, os conflitos com superiores e a iminência de acidentes, que fizeram centenas de vítimas. Além disso, a cultura de classe formulada esteve orientada pelo discurso da morigeração e mais do que dos altos salários, o sentimento de superioridade vinha da identidade de classe que fomentava a boa conduta.

Isso lhes garantiu um forte poder de barganha junto ao Poder Público, mormente na Câmara dos Deputados, local privilegiado das reivindicações do pessoal da Central do Brasil, onde passaram a Primeira República galgando a equiparação dos direitos de funcionários públicos a toda a categoria. Em 1923, por exemplo, a criação de caixas de aposentadoria em todas as ferrovias do país apenas legitimou um direito que o pessoal da estatal já usufruía há mais de quarenta anos, embora não tenha significado um impeditivo para formas diretas de lutar pelos interesses. Por isso, tanto quanto para outras categorias, a gatunagem e a insubordinação também compunham a cultura de classe dos empregados da estrada de ferro.

As greves foram acionadas por esses trabalhadores, num contexto de plena efervescência do movimento operário. No entanto, o setor que ocupavam, por

estratégico, era alvo do Estado e da polícia e tão rápido quanto se declarava uma parede, ela poderia ser desmantelada. Isso também era um sinal de que paralisações do serviço na estrada de ferro era uma situação muito temida, daí os boatos funcionarem tão bem quanto se fossem concretizadas, evidenciando o alto poder de barganha da categoria.

A breve descrição da trajetória de Etelvino Ignácio de Andrade, descrita no capítulo 3, revela a escolha que muitos trabalhadores da Central do Brasil fizeram: não abrir mão da tentativa de greve e aliar à luta por direitos junto ao Poder Público, seja via uma organização de classe, como a União Operária do Engenho de Dentro, ou não.

Outrossim, o mesmo cenário não valia para o pessoal da Leopoldina Railway. Os empregados da inglesa trabalhavam em piores condições que na estatal, além de não gozarem dos mesmos direitos. A situação de trabalho nas duas empresas era discrepante a ponto de criar certo mal estar na Câmara dos Deputados, onde muitos, como Maurício de Lacerda, não se conformavam com a diferença de tratamento do trabalho quando o patrão era o Estado.

A revolta nutrida pela população quanto aos maus serviços prestados pela inglesa funcionou como um catalisador para a greve que explodiu em 1920, no Rio de Janeiro. A mobilização do pessoal da Leopoldina trouxe à tona os conflitos de correntes que já marcavam a Capital Federal: de um lado os reformistas, que defendiam a conquista de direitos concretos por meio da articulação de acordos e o sindicalismo reformista, que fomentava a ação direta, tais como a própria greve, contra os patrões. As duas orientações estiveram em disputa durante a mobilização e durante a greve geral.

Os ferroviários da Central do Brasil permaneceram em seus postos de trabalho enquanto a cidade tinha sua configuração alterada. Isso evidenciou que, por mais que pudessem condenar as condições de trabalho na inglesa, não haviam forjado uma identidade de classe por categoria, já que isso era difícil até mesmo dentro da

própria estatal cuja organização minuciosa proporcionava dezenas de cargos, hierarquias e salários muito diversos.

Infelizmente, não foi possível estabelecer a mesma análise da experiência de trabalho feita para a Central do Brasil, na Leopoldina. Por ora, é possível apenas aferir que a trajetória dos empregados da Central do Brasil, durante a Primeira República, nem tanto a despeito dos conflitos vividos, foi marcada pela morigeração enquanto o pessoal da Leopoldina foi o responsável pelo sentimento de revolta que não se restringiu a eles, mas se alastrou por toda a Capital Federal.

Fontes e Bibliografia

Fontes

1. Obras de referência:

- BATALHA, C. *Dicionário do Movimento Operário do Rio de Janeiro*. 2007. (mimeo).
- DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. *O café no segundo centenário de sua existência no Brasil*. v.2, Rio de Janeiro, 1934.
- FIGUEIRA, M. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.
- JOHNSTONE, C. *Railway work in Brazil – a paper written for the ICE*. 1883, p. 18, Acervo do Institute of Civil Engineering de Londres.
- PEREIRA, A. *A greve da Leopoldina*. Rio de Janeiro, Editora Spartacus, 1920.
- SIQUEIRA, E. *Resumo Histórico da Leopoldina Railway Company Limited*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

2. Imprensa (Arquivo Edgard Leuenroth):

- Archote, O.* 1908.
- Artista, O.* 1905.
- Avante*, 1904 e 1908.
- Bomba, A.* 1894
- Brasil Operário*, 1904.
- Caixeiro, O.* 1899.
- Comércio Suburbano*, 1902 e 1910.
- Correio Operário*, 1910.
- Debate, O.* 1917.
- Eco do Mar*, 1909.
- Eco Suburbano*, 1901.
- Emancipação*, 1904.

Estrangeiro, 1894.
Fígaro, O. 1909.
Gazeta de Notícias, 1889 a 1908, 1918 a 1920.
Gazeta Operária, 1902, 1903 e 1906.
Golpe, O. 1900.
Gráfico, O. 1919.
Greve, A. 1903.
Guerra Social, 1911.
Independente, O. 1909.
Internacional, O. 1911.
Jacobino, O. 1894 e 1897
Jornal do Brasil, 1891, 1892, 1895, 1896, 1913 a 1920.
Jornal do Comércio, 1892 e 1893.
Liberdade, 1909.
Libertário, O. 1904.
Libertarista, O. 1899-1900.
Mensageiro, O. 1899.
Nação, A. 1903 e 1904.
Operário, O. 1908, 1909, 1910.
Paiz, O. 1889, 1891, 1894, 1909 a 1911, 1918 a 1920.
Proletariado, O. 1911.
Protesto, O. 1899 e 1900.
Razão, A. 1917 a 1920.
Reação, 1902.
Revista de Estrada de Ferro, 1889.
Revista Moderna, 1898.
Rio de Janeiro, Jornal de Combate, 1910.
Semana Operária, 1900.
Semana, A. 1911.
Trabalho e Direito, 1891.
Tribuna do Povo, 1909.
Tribuna Operária, 1900.
União Operária do Engenho de Dentro, 1904.
Veículo, O. 1906.
Voz do Povo, 1890 e 1920.
Voz do Povo, A. 1911 e 1920.

3. Inquéritos Policiais (Arquivo Nacional):

Gustavo Gachet, 14^a. Pretoria, Freguesia de Inhaúma, de 09/03/1893, MV040.
Teodoro José de Mello, 1^a Circunscrição Suburbana, de 20/08/1893, MV0032.
Mariana Augusta de Freitas. 14^a Pretoria de Inhaúma, 20/10/1894, MV0066.

4. Processos do Ministério dos Transportes (Arquivo Nacional)

Anna Carlota de Conceição Monteiro, Pedido de cota para funeral, Fundo GIF/Ministério dos Transportes, Pasta 4B199.

Anna da Costa Vieira, Pedido de pensão, 01/03/1897, Fundo GIF/Ministério dos Transportes, Pasta 4B199.

Lucio Gomes de Oliveira, 24/03/1896, Fundo GIF/Ministério dos Transportes, Pasta 4B199.

5. Fontes da EFCB (Museu do Trem e Rede Ferroviária Federal):

Circulares de tráfego, 1908 a 1914.

Instruções de serviços das estações. Rio de Janeiro, 1917-1919.

Questionários de Implantação de Funcionários.

Relatórios apresentado ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. (1901, 1904 a 1907, 1910, 1912, 1915 a 1916, 1918, 1920).

Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República. (1880, 1889 a 1900).

6. Fontes oficiais:

Assistência Pública e Privada no Rio de Janeiro – História e Estatística, Tipografia do Anuario do Brasil, 1922.

Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas, *Recenseamento do Brasil realizado em 01 de setembro 1920*, Rio de Janeiro: Tipografia de Estatísticas, 1922.

Associação 41, União Operária do Engenho de Dentro, 1º Ofício de Registro de Títulos e Documentos do Rio de Janeiro, Série Estatutos de Sociedade Civil, Código do Fundo: 66, Seção de Guarda: SDJ, Notação: V.3 (1905), Arquivo Nacional.

Bibliografia

Livros e Teses

- BATALHA, C. e SILVA, F. T. (entre outros), *Culturas de classe – Identidade e diversidade na formação do operariado*, Editora da Unicamp, 2004.
- _____, *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro (1906-1930)*, Tese de Doutorado, Universidade de Paris I: 1986.
- CAMPOS, C. *O sonhar libertário – Movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas: Editora da Unicamp, 1988.
- CARONE, E. *Primeira República*. Rio de Janeiro: Difel, 1976.
- CAUFIELD, S. *Em defesa da honra – Moralidade, modernidade e nação no Rio de Janeiro (1918-1940)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.
- CAWTHON, E. *Job accident and the law in England’s early railway age – Origins of employer liability and workmen’s compensation*, Mellen Press: New York, 1997.
- CHALHOUB, S. *Trabalho, Lar e Botequim*, Campinas: Editora da Unicamp, 2ª edição, 2001.
- DULLES, J. *Anarquistas e Comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.
- DUNCAN, *Public and private operation of railways in Brazil*. Nova York: MSA Press, 1968.
- _____, *Trade and Gunboats – The US and Brazil in the Age of Empire*, Stanford University, 1996.
- FAUSTO, B. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1979.
- GARCIA, L. *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e Vida Operária (1920 – 1940)*, Tese de Doutorado, IFCH/Unicamp, Campinas, 1992.
- GOLDMACHER, M. *Movimento Operário: Aspirações e lutas (1890-1913)*, Rio de Janeiro, Tese/UFF, 2005.
- HAHNER, J. *Pobreza e Política – Os pobres urbanos no Brasil (1870-1920)*, Edunb, 1993.
- KAREH, A. *Filha branca de mãe preta – A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*, Petrópolis: Vozes, 1982.
- KEREMITSIS, E. *The early industrial worker in Rio de Janeiro*, Columbia University, 1982.
- KINGSFORD, P. W. *Victorian Railwaymen – The emergence and growth of railway labour (1830-1870)*; Londres: Frankcass & Co. Ltda, 1970.
- LACERDA, M. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- LEME, D. *Trabalhadores Ferroviários em Greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.
- LICHT, W. *Working for the railroad*, Nova Jérsei, Princeton University Press, s/d.

- LOBO, E. *História do Rio de Janeiro – Do capital comercial ao capital industrial e financeiro*, Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MENDONÇA, J. *Evaristo de Moraes, tribuno da república*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, pp. 97-132.
- NASCIMENTO, A. *A Ressaca da Marujada – Recrutamento e disciplina na Armada Imperial*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2001.
- PENNA, L. *O progresso da ordem: o Florianismo e a construção da República*, RJ: Sette Letras, 1997.
- RIBEIRO, G. "Cabras e pés-de-chumbo": os rolos do tempo. *O antilusitanismo na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado, UFF, 1987.
- RIDINGS, E. *Business interests groups in Nineteenth-Century Brazil*, Cambridge University Press, 1994.
- SEGNINI, L. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez, 1982.
- SILVA, H. *A República não esperou o amanhecer*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.
- SODRÉ, N. W. *Formação Histórica do Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1964.
- _____, *História da Imprensa no Brasil*, Rio de Janeiro: Mauad, 1990.
- SOUKEF Jr, A. *150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo: Dialto, 2005.
- SOUZA, R. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Dissertação de Mestrado, Unicamp, 2007.
- TOPIK, S. *A presença do estado na economia política do Brasil de 1889-1930*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- VARGAS, J. *O trabalho na ordem liberal – O movimento operário e a construção do Estado na Primeira República*, Campinas: CMU, 2004.

Artigos

- BATALHA, C. "Uma Outra Consciência de Classe? O Sindicalismo Reformista na Primeira República.", *Ciências Sociais Hoje*, ANPOCS, 1990, p. 120.
- _____. "Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária". *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, (1999), pp. 41-68.
- BAK, J. "Labour, Community, and the making of a Cross-Class alliance in Brazil: 1917 railroad strikes in Rio Grande do Sul", *Hispanic American Historical Review*, v. 78, n. 02, (1998).
- CARDOSO, F. H. "Dos governos militares a Prudente de Moraes e Campos Sales", *In: Sérgio Buarque de Hollanda (org.), História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, São Paulo: Difel, 1975.

- GRÜTTNER, M. "Working-class crime and the labour movement: pilfering in the Hamburg Docks, 1888-1923", In: Richard Evans (org.) *The German working class (1888-1933)*, Nova Jérsei: Barnes and Noble Books, 1982, pp.54-79.
- HOROWITZ, J. "Adaptation and change in the Argentina Labor Movement, 1930-1945", *The Americas*, v. 42, n. 1, (1985), pp. 55-81.
- _____. "Occupational community and the creation of a self-styled elite – Railroad workers in Argentina", *The Americas*, v. 42, n. 01, (1985), pp. 55-81.
- KIM E PRICE, "Institutional Change, compensating differentials, and accident risk in American railroading, 1892-1945", *The Journal of Economic History*, 53, 4, (1993), pp. 796-823.
- LONG, T. "Occupational and individual identity among Ohio railroad workers of the Steam Era", *Western Folklore*, n. 51, (1992), pp. 219-236.
- MARÍN, J. "Resistencias de los trabajadores cualificados a la hegemonía del capital, Barcelona, 1814-1836", In: Santiago Castillo (coord.) *El trabajo a través de la historia*. Córdoba, 1995.
- REICHMAN, H. "The 1905 Revolution on the Siberian Railroad", *The Russian Review*, v. 47, (1988), pp. 25-48.
- SAVAGE, M. "Discipline, surveillance and the 'career': employment on the Great Western, 1833-1914", In: McKinlay e Starkey (orgs.) *Foucault, management and organization theory*, Londres: Sage, 1998, pp. 65-92.