

# Associação Nacional de História – ANPUH XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007

## Experiências de Trabalho na EFCB (1889-1899)

Glaúcia Cristina Candian Fraccaro

### **Estrada de Ferro Central do Brasil**

A inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil, então D. Pedro II, foi mesmo um momento solene na história do Brasil. Toda sociedade da Capital do Império foi convidada a participar da abertura do tráfego, em 29 de março de 1858, que aconteceu com um passeio imperial. A festa refletia o orgulho da estrada que ligaria a Capital do Império à Província de São Paulo. A companhia figurou até 1865 como uma empresa privada com investimentos do capital inglês, mas isso não ocorreu por falta de capacidade do Estado em gerenciar uma empresa como esta. O incentivo à iniciativa privada significava um ensaio para que o Brasil começasse a desenvolver o capitalismo nos moldes europeus, e este seria o começo de um “espírito de associação”, capaz de “imprimir grande desenvolvimento à nações”<sup>1</sup>.

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. Este aspecto marcou a companhia ainda por muito tempo.

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, este aspecto, que El Kareh chamou de “contradição”, também marcou a experiência de trabalho na estrada de ferro.

### **O Trabalho na Estrada – A formulação da disciplina e a busca de direitos**

A administração da empresa e do trabalho era rigidamente estabelecida a partir de regulamentos. Na tabela podemos perceber a divisão do trabalho em seis setores e a centralização das decisões na pessoa do diretor.

---

<sup>1</sup> Figueira, *Op. Cit.*, p. 30

**Tabela 1. Quadro da 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
Estação Central	Estação Central	Estação Central	Engenho de Dentro	Rua Senador Pompeu
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 Pessoal do escritório Guarda-livros Pessoal do escritório Ajudantes	Pessoal do Escritório Ajudantes de mestres Torneiros Ferreiros Serralheiros Fundidores Pedreiros Carpinteiros Modeladores Pintores Consertadores Maquinistas Correiros Guardas Professora	Engenheiros Ajudantes Armazenistas Mestres de linha Encarregado de sinais Encarregado de canteiros Carpinteiros Pedreiros Caldereiros 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.

A divisão e organização do trabalho marcavam a fundação de uma empresa que representava a modernidade da economia brasileira em moldes quase fabris. O cotidiano de trabalho revelava era, muitas vezes, conflitos entre subordinados e superiores que em muito remetiam a lógica senhorial.

Algumas práticas de desmandos de agentes, que inclusive feriam os regulamentos, eram mais que comuns no dia-a-dia de trabalho da estrada. Estes funcionários impetravam aos empregados tarefas estranhas ao serviço regular exigido pela empresa, por vezes pequenos favores, em paga pela manutenção de uma relação cordial. Isso acontecia, por exemplo, na Estação de Sapopemba, onde os guardas eram obrigados a pastorarem as vacas que pertencia ao agente<sup>2</sup>.

O guarda-chave Calixto também fora vítima de seu agente. Na estação de Ressaquinha, contou o que assina como A. Amaral, que “este paupérrimo pai de oito filhos teve a infelicidade de cair no completo 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

<sup>2</sup> *Gazeta de Notícias*, 03/06/1890, p. 3.

servicinhos particulares” e que, para isso, recebiam benfeitorias<sup>3</sup>. Contra este 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 resultado<sup>4</sup>.

O, então ex-diretor, José Ewbank da Câmara denunciaria um caso ainda mais grave. O agente da estação do Sítio confessou usar a mão de obra dos empregados da estrada nas propriedades rurais que possuía localizadas perto da estação. Depois da confissão do agente, os empregados, que são de livre nomeação e demissão dele, foram chamados a depor. Um deles assim declarou:

“– 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?

– Mais nada.

– Sabe trabalhar de carpinteiro?

– Não senhor.

<sup>3</sup> Gazeta de Notícias, 29/03/1892, p. 3.

<sup>4</sup> Gazeta de Notícias, 15/02/1891, p. 3.

- 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.”

É certo que a publicação de notícias como essa mostrava a antipatia causada pelos agentes entre os empregados da estrada e, talvez, até entre os membros da comunidade e do comércio de cada estação, que dependiam de seus serviços para reaverem suas bagagens, encomendas e mercadorias negociadas diariamente. Entretanto, este inquérito revelou os abusos de trabalho praticados pelos superiores, evidenciando uma relação de trabalho que muitas vezes se assemelhava a uma relação senhorial.

Os abusos e desmandos dos superiores preenchiam o cotidiano do trabalho na EFCB. Mas não era só nesse aspecto que podemos perceber as marcas que a recém abolida escravidão deixara na empresa capitalista. Assim como o trabalho escravo fora duradouramente mantido tendo como dois de seus pilares o castigo exemplar e a adoção de medidas paternalistas<sup>5</sup>, o trabalho nos trilhos da Central recebia tratamento semelhante, em novas práticas. Ao passo 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 a economia da época.

Foi no regulamento instaurado no Governo Provisório que os artigos que regulavam as faltas dos empregados foram incluídos. As faltas disciplinares, que não constituíssem em 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. Além de estabelecer as punições, o regulamento de 1890 também acrescentava em suas “Disposições Gerais”, o artigo 107:

---

<sup>5</sup> Sidney Chalhoub, *Op. Cit.*, p. 47.

“Todos os empregados deverão comunicar logo a seus chefes imediatos, e quem caiba providenciar de pronto, quaisquer acidentes ou ocorrências extraordinárias que se derem na estrada e suas dependência”.

Contudo, nem todos se adequavam à forte disciplina da estrada, e por vezes, chegavam a abrir mão dos postos que conquistaram virando notícia de jornal. 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 impetradas pelo chefe do tráfego da Central do Brasil<sup>6</sup>. Silveira não seria o único. O conferente do Meyer, logo que recebeu a notícia de sua demissão, deixou os serviços imediatamente, não esperou nem ao menos ser substituído, o que causou transtornos ao serviço<sup>7</sup>.

As disposições regulamentares quanto à condução do trabalho certamente fizeram surgir nos empregados da Central do Brasil uma perspectiva de fazer valer as regras, não só as coercitivas, como também aquelas que os beneficiavam. Desde 26 de fevereiro de 1890, o direito a aposentadoria já entrava em vigor e foi assim que 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 Indústrias<sup>8</sup>.

A proximidade com o Poder Público, aqui demonstrada pela conquista da aposentadoria, refletiu em um menor peso dedicado a embates diretos como as greves. A paralisação dos serviços, até 1899, nunca chegou a ser bandeira de mais de uma categoria e raramente durava mais que algumas horas ou até a chegada da polícia.

O episódio mais violento protagonizado pelos trabalhadores da Central do Brasil aconteceu em 1891. Os antecedentes do conflito não tinham relação com uma greve ocorrida no mês de novembro. Às cinco da tarde do dia 28 de dezembro, um grupo de maquinistas e foguistas bebia na Taverna Jacaré, na Rua Conselheiro Magalhães Castro, nas imediações da Estação do Riachuelo. A imprensa não se deteve em explicar este desentendimento, mas o que

---

<sup>6</sup> *Gazeta de Notícias*, 26/08/1893, p. 3.

<sup>7</sup> *Gazeta de Notícias*, 14/02/1897, p. 3.

<sup>8</sup> Figueira, *Op. Cit.*, p. 859.

se sabe é que o inspetor de quarteirão Luiz Faustino da Silva, que morava em outra rua próxima à taverna, mandou prender alguns componentes do grupo<sup>9</sup>.

Sem alguma razão aparente, os maquinistas e foguistas dirigiram-se a uma casa ao lado da Taverna Jacaré, que pertencia ao Tenente Leite. Pelo que se conta, destruíram móveis e objetos da residência do tenente e agrediram sua esposa. Da casa do tenente, foram à outra, que pertencia a um certo senhor Miranda, 3º oficial da Estrada de Ferro, 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!”, ficando ferido na perna. 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 16, logo soltos a pedido do partido operário, com exceção de dois outros que continuaram detidos<sup>10</sup>.

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”<sup>11</sup>. As praças da polícia dissolveram o grupo, por temer 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.

Os presos fugiram e se esconderam na Estação do Riachuelo. Lá foram protegidos não só pelos companheiros de trabalho, como também pelo agente da estação, que se negou a entregá-los a polícia<sup>12</sup>. Os empregados da Estrada de Ferro tomaram a estação de assalto quando se viram encurralados pela polícia. Às dez da manhã, alguns praças ainda eram perseguidos pelas ruas e os empregados, nas janelas da estação, arremessavam contra a cavalaria pedras, garrafas e tiros. O jornal *O Paiz* publicou com indignação que estas atitudes não podiam vir do pessoal da Central, que “sempre deu provas de cordato pacífico”, “concorrendo para o desenvolvimento da prosperidade da primeira via férrea do Brasil”.

Na Estação Central, ao mesmo tempo desses acontecimentos, o serviço mal corria. Alguns homens andavam pelos trilhos armados de paus e aos gritos de “Mata a polícia!” outros diziam aos passageiros e passantes que esmagariam estes inimigos “a pão”<sup>13</sup>. O pânico

<sup>9</sup> *Gazeta de Notícias*, 30/12/1891, p. 1; *O Paiz*, 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.

<sup>10</sup> Todas as informações foram retiradas da *Gazeta de Notícias*, 30/12/1891, p. 1.

<sup>11</sup> *O Paiz*, 29/12/1891, p. 1.

<sup>12</sup> *O Paiz*, 31/12/1891, p. 1.

<sup>13</sup> *O Paiz*, 31/12/1891, p. 1.

tomou conta das ruas, inúmeras carroças ficaram paradas em frente à estação sem serviço. Em meio ao tumulto, muitos se aproveitaram para saquear os armazéns da Estrada<sup>14</sup>.

Os conflitos recomeçaram às nove da noite. Um trem de passageiros se aprontava para sair quando começou 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, efetuando prisões dos que ainda se escondiam por lá<sup>15</sup>. Afirma-se que a estação ficara em destroços, tendo sido achado um morto nos armazéns de bagagens, além dos muitos feridos<sup>16</sup>.

O episódio custou o posto de Crockat Sá, diretor da Estrada, que foi substituído por um engenheiro militar, o Tenente Coronel Antonio Geraldo de Souza Aguiar, ex-comandante do corpo de bombeiros. Ele tomou posse no primeiro dia do ano 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. Foi com o intuito de mudar esse quadro de irregularidades no serviço e de indisciplina dos empregados, em especial este último aspecto, que o governo federal escolheu um militar como diretor da Estrada. A nomeação do engenheiro tinha por objetivo mais do que resolver, militarizar os problemas da Central do Brasil<sup>17</sup>. Foi assim que as greves ficaram extintas até 1894. O arrefecimento dos conflitos, desde a administração de Souza Aguiar, mostrou que as relações de trabalho e a articulação de interesses dos empregados da Central do Brasil formavam uma trama mais complexa.

Um acidente na Estação Central chocou a todos na estrada de ferro. Por volta das onze da noite, uma máquina disparou desde a Estação de São Diogo e com grande velocidade entrou na Central, onde apanhou um vagão de cargas de 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 casual, diversos empregados foram presos<sup>18</sup>.

João Luiz da Silva era o foguista responsável pela máquina e nela afirmou que estava trabalhando quando o guarda-chave lhe pediu que fosse ao desvio. Silva contou que foi com surpresa que viu sua máquina disparada pelos trilhos. Graciano Martins aprontava o vagão quando viu que outra vinha com grande velocidade em sua direção, só tendo tempo de apitar e de saltar. Nesse momento, outro foguista, Roque Augusto de Oliveira, que morava na Rua João Caetano, que dá de fundos para a linha da Central ouviu os apitos e saltou na

<sup>14</sup> Figueira, *Op. Cit.*, p. 357.

<sup>15</sup> *O Paiz*, 31/12/1891, p. 1.

<sup>16</sup> *Gazeta de Notícias*, 31/12/1891, p. 1.

<sup>17</sup> *O Combate*, 05/02/1892, p. 1.

<sup>18</sup> *Gazeta de Notícias*, 27/02/1895, p. 1; *Jornal do Brasil*, 27/02/1895, p. 1.

primeira máquina para evitar o estrago. Oliveira afirmou no inquérito que o acidente não teria acontecido se os freios tivessem sido apertados, o que levantou a suspeita de que teriam os foguistas providenciado o acidente<sup>19</sup>. João Luiz da Silva e Graciano Martins foram indiciados como suspeitos.

As duas últimas greves noticiadas na imprensa, 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, Engenheiro Paulo de Frontin (1896-1897) demitiu a todos<sup>20</sup>. Em outra tentativa da Via Permanente, três meses depois, os feitores e as turmas foram multados em quinze dias e suspensos até segunda ordem<sup>21</sup>.

Enquanto Frontin estava a frente da Central não era mesmo um bom tempo para se formular greves de trabalhadores. Diferente das administrações que primavam por medir forças com os trabalhadores, como foi a de Souza Aguiar, Frontin fazia valer a letra do regulamento, outra tática de sucesso que conseguiu conter possíveis greves até 1900, mas ainda assim não impedia as ocorrências de “desastres propositais”, ou suspeitos como o relatado acima. Em 1897, alguns descarrilamentos suspeitos ainda aconteciam na linha da Central do Brasil: “Havia um dormente atravessado na linha no quilometro 672 e vinte chapas e um pára-choques em cima dos trilhos do quilometro 229”<sup>22</sup>. O último que se teve notícia no recorte até 1899, foi neste mesmo ano. Uma máquina em Lafayette pôs-se sozinha em movimento por dois quilômetros<sup>23</sup>.

Ainda assim, as formas encontradas por esses operários para fazer valer seus interesses variavam de acordo com o contexto vivido. As greves, já efêmeras no início da República, não configuraram o recurso principal dos operários em manter seus interesses na ordem do dia. A paralisação dos serviços esbarrava na disciplina aplicada pela direção da estrada, militar ou burocrática, e na forte repressão policial, como aconteceu em 1891, na Estação do Riachuelo. Mas isto pode ser problematizado, alguns acidentes causados por empregados paravam os serviços da ferrovia mesmo que nenhum trabalhador tenha se declarado em greve.

Dessa forma, outros recursos foram utilizados por estes trabalhadores. Desde 1889, a proximidade que tinham ao Poder Público por se tratar de uma empresa custeada pelo Estado, marcou na experiência dos trabalhadores da Central do Brasil uma prática que não as

---

<sup>19</sup> Gazeta de Notícias, 28/02/1895, p. 2.

<sup>20</sup> Gazeta de Notícias, 15/01/1897, p. 3.

<sup>21</sup> O Paiz, 11/04/1897, p. 2.

<sup>22</sup> Gazeta de Notícias, 16/02/1897, p. 3.

<sup>23</sup> Gazeta de Notícias, 29/04/1899, p. 1.

greves, que era a de recorrer às leis e aos que as escreviam. Assim, por pressão aos deputados, conquistaram estes empregados o direito de aposentadoria, já garantido a todos os funcionários públicos, quase trinta anos antes da Lei Eloy Chaves, de 1923. Foi esta experiência que, às vésperas da virada do século, criou nos empregados da Central do Brasil a perspectiva de que deveriam fazer valer as regras a seu favor, assim como a disciplina valia para mantê-los no trabalho.