

**“VIGIAR E PUNIR”:  
A EMERGÊNCIA DA ORDEM NO MUNDO FERROVIÁRIO EM 1909**

*Robério Santos Souza*  
Pesquisador do PIBIC/CNPQ  
Acadêmico de História da UEFS  
E-mail: [robériosouza@yahoo.com.br](mailto:robériosouza@yahoo.com.br)

*Elizete da Silva*  
Profa. Dra. da UEFS/UFBA  
Orientadora

## **INTRODUÇÃO**

A história da classe trabalhadora no Brasil tem se constituído um campo bastante profícuo para o desenvolvimento de pesquisas e estudos. É evidente que no percurso de consolidação deste campo enquanto possibilidade de análise histórica, vários foram os obstáculos, limites e perspectivas teóricas e metodológicas que orientaram sua evolução, no sentido de favorecer um maior amadurecimento.

Em um interessante balanço da historiografia da classe operária brasileira, Cláudio Batalha do Núcleo de Estudos sobre o Trabalho da Unicamp, estabelece alguns marcos que direcionaram a produção de estudos sobre o operariado, mesmo antes do espaço acadêmico se tornar um *locus* para este tipo de reflexão. Batalha neste texto, ao esclarecer suas limitações de análise tendo grande número de estudos, argumenta as mudanças ocorridas na interpretação neste campo de estudos no tocante aos enfoques e problemáticas. Afirma que a bibliografia sobre a classe operária se concentra majoritariamente na produção referente à Primeira República, são teses, livros de brasileiros e brasilianistas que se dedicaram a esta temática, discorrendo sobretudo sobre o eixo Rio de Janeiro- São Paulo.

Estes estudos da classe trabalhadora não ficaram ausente das novas tendências e revisões paradigmáticas acerca da historiografia tradicional e seus marcos teóricos. A hegemonia do modelo econômico em detrimento do social e do cultural adotado por historiadores ortodoxos, passaram a ser questionados de forma sistemática por representantes da História Cultural até os fundadores da linha da História Social. Estas duas correntes teóricas foram se firmando, sem necessariamente negar à tendência anterior, mas propondo novos temas e discussões acerca, inclusive, de categorias analíticas já cristalizadas na historiografia, como por exemplo a noção de classe e consciência, atentando-se para a dinâmica da cultura, cotidiano, entre os aspectos.

O advento da História Social inglesa, principalmente a sua tendência considerada revisionista, foi fundamental para o redirecionamento nos estudos sobre a história do trabalho no Brasil. A reformulação de conceitos por historiadores desta corrente contribuíram bastante para a nova safra de produção historiográfica, sobretudo as concepções de E. P. Thompson, que ao revisitar o estudo dos trabalhadores, conferia-lhe uma dinâmica sócio- cultural própria no seu formar-se enquanto classe.

Neste sentido, Marco Aurélio Garcia(1992, p. 171), discorrendo sobre a memória, trabalhadores e as inovadoras questões postas pela História Social, ressalta que:

A partir destas verdadeiras alternativas historiográficas abre-se a possibilidade de resgatar outras dimensões da existência e da experiência das classes trabalhadores- tudo o que aparece recoberto pela temática do cotidiano- e que ganham uma dimensão essencial para a compreensão destas. A experiência operária e popular, no sentido de E. P. Thompson atribui a esta expressão, não aponta para o resgate anedótico, do ‘colorido’ particular das classes, mas da forma como estas operam na sociedade e se autoconstróem, logo como

constituem sua identidade, o que é feito a partir da intervenção sobre as condições anteriormente dadas

Assim, na segunda metade do século XX, principalmente nos idos das décadas de setenta e oitenta, uma série de pesquisas passaram a evidenciar ou mesmo dá maior enfoque às questões postas na ordem do dia pela História Social. Sobre a questão da mudança teórica- metodológica no estudo da história operária, Eric Hosbawm(1987, p. 22) afirma que:

Ao mesmo tempo, a mudança na situação dos movimentos organizados tendeu a ampliar as perspectivas dos historiadores do movimento operário. Eles estão cada vez mais preocupados com as base tanto quanto com os líderes, tanto com os não sindicalizados, quanto com os sindicalizados, com o trabalhar conservador tanto quanto com o radical ou revolucionário- em resumo, mais com a classe do que com o movimento ou partido.

Consoante com a perspectiva da História Social do Trabalho, este estudo sobre os ferroviários, estando associado ao *Projeto Auge e Declínio dos Ferroviários da Bahia(1958-1964)* da Universidade Estadual de Feira de Santana, busca compreender os mundos do trabalho nas ferrovias baianas, atentando-se para os movimentos de resistência, cotidiano e experiência deste importante setor da classe trabalhadora no Brasil. Esta proposta corresponde inicialmente ao ano de 1909, primeira etapa de uma reflexão mais ampla em desenvolvimento.

Com a pretensão de discutir de que maneira a elite conservadora e comercial da Bahia acionou diversos mecanismos para neutralizar a greve dos ferroviários no ano de 1909, o estudo em questão, ao focar a história do operariado baiano, se depara a *priore* com algumas desafios. O primeiro deles é mitificação elaborada por grande parte dos estudos deste gênero que atribuíam a noção de classe trabalhadora eminentemente à experiência paulista ou mesmo carioca. Remete-nos de imediato a refletir acerca de que trabalhadores e de onde estamos falando? A outra questão, associada também a anterior, é a escassez de estudos sobre o operariado no Nordeste, especialmente, na Bahia, o que contrasta com a grande quantidade de reflexões e estudos sobre o sudeste.

No caso da Bahia, não foi encontrado nenhum trabalho voltado tematicamente para o estudo dos ferroviários. Não obstante, é imprescindível registrar algumas produções que, embora não possuam o objetivo central de dissertar sobre a força-de-trabalho ferroviária, discutem à presença das manifestações operárias na Bahia, o que já representa um aspecto profícuo, pois subsidiam e fomentam o campo de análise da classe trabalhadora baiana, uma vez que são escassos os estudos neste sentido como fora dito anteriormente. De outro lado, são também positivos porque, ao pretender abordar a atuação da classe operária neste Estado, potencialmente tem-se a possibilidade real de encontrar, ainda que maneira difusa, alguma informação ou pistas sobre a presença e movimentação destes trabalhadores ferroviários.

Sob este prisma, foram arrolados as dissertações de mestrado, desenvolvidas na Universidade Federal da Bahia, de José Raimundo Fontes, *Manifestações Operárias na Bahia: O movimento grevista(1888-1930)*, e Aldrin Castellucci, *Salvador dos Operários: uma história da Greve Geral de 1910 na Bahia*.

A dissertação de mestrado de Fontes(1982), é um trabalho pioneiro sobre a classe operária na Bahia em que, tomando como recorte temporal a primeira República, apresenta um estudo sobre as manifestações grevistas encontradas neste período. Trata-se de um circunstanciado trabalho acadêmico, com um exaustivo levantamento documental. Dentre as diversas categorias de trabalhadores e as suas pargelas grevistas, o autor destaca em momentos diferentes do texto, duas greves promovidas pelos ferroviários, a de 1909 e a de 1927.

Com efeito, o trabalho de dissertação de Aldrin Castellucci, é um estudo recente, desenvolvido na ocasião do mestrado de História UFBA. Esta pesquisa, teve como proposta principal entender a Greve Geral ocorrida na Bahia em

1919. Para tanto o autor, apresenta um grande leque de fontes sobre ações grevistas deste período em Salvador (jornais da grande imprensa, imprensa operária, almanaques, falas, relatórios entre outros documentos), ao lado de um notável levantamento bibliográfico.

Castellucci estrutura sua dissertação, em três capítulos: Salvador Operária, O Reino da Necessidade e o Reino da Liberdade, de modo que dá conta de questões referentes a conjuntura da capital e do operariado soteropolitano; a estrutura e constituição social de Salvador e dos operários; condições sócio-econômicas dos trabalhadores, dos conflitos interoligárquico e as relações com o movimento operário, entre outras discussões apontadas no decorrer do texto. Nessa dissertação, de forma pontal, o autor destaca a participação dos ferroviários, enquanto categoria profissional no levante de 1919.

Convém ressaltar, a necessidade de se compreender a questão da História Social do Trabalho no Brasil em sua múltiplas feições, perpassando pela âmbito cultural, social e econômico. Este certamente é um dos mais importantes desafios, embora não seja fundamentalmente pretensão nesta primeira etapa da reflexão do nosso estudo.

### **FERROVIAS E COMÉRCIO NA BAHIA**

O empreendimento das ferrovias no Brasil do século XIX no contexto de consolidação do capitalismo, foi impulsionado por diversos interesses, desde às imposições do capital britânico até os pretensões de comerciantes e empresariado brasileiro, que acreditavam ser os maiores beneficiários com a implantação e incremento do sistema de transportes ferroviários, a exemplo dos comerciantes paulistas que almejavam um meio de comunicação eficiente que deve conta da produção cafeeira, grande *frisson* da economia, e solucionassem os problemas face ao escoamento da produção.

Sobre esta questão, Douglas Tenório destaca o papel das ferrovias ao longo do século XIX e XX (1996, p. 40):

o café, após os últimos anos da década de 40, cresceria junto com os trilhos de ferro. A influência britânica fomentaria o sistema ferroviário na conquista de novas fronteiras econômicas. Incentivariam a construção das estradas de ferro por todo o interior, visando ao escoamento dos centros produtores aos portos de exportação.(...)

Com o relativo desenvolvimento da produção, resultando em vultuosos lucros para setores do empresariado brasileiro, foi paulatinamente estruturando-se uma forte elite comercial capitalista beneficiada e dependente do funcionamento das ferrovias no Brasil. No caso da Bahia a implantação das ferrovias iniciou-se em 1863, com a organização e consolidação da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, tendo como ponto principal, além da capital Salvador, a cidade Alagoinhas, um dos mais relevantes entroncamentos ferroviários do interior baiano.

Dependentes deste lucrativo e eficiente meio de transporte para o escoamento de seus produtos, as elites comerciais baianas juntamente com os capitalistas ingleses, que detinha a maioria das ações e negócios no comércio, principalmente no centro urbano de Salvador, evitavam quaisquer fatores que porventura ameaçassem seus interesses, sobretudo, estes que estavam corporificados no funcionamento ferroviário.

Sobre a atuação dos ingleses no comércio baiano, convém destacar o movimento e circulação destes grandes capitalistas, investindo em imóveis, produção, inclusive, monopolizando em alguns setores. Há que se ressaltar que, juntamente com os empresários baianos, os britânicos exerceram forte influência sobre a Associação Comercial da Bahia, importante espaço de interesse patronal, que buscava resguardar a acumulação capitalista de seus membros. (SILVA, 1998, p. 84-85)

## FERROVIÁRIOS INSUBMISSOS E REAÇÃO PATRONAL

Ao se delinear a importância do sistema do transporte ferroviário na economia e na política da Bahia, como foi demonstrado anteriormente, pretendeu-se esboçar de que forma essa situação determinante influenciou nas tomadas de decisões na ocasião do movimento grevista realizado pelos operários das Estradas de Ferro da Bahia ao São Francisco.

Para se ter uma maior dimensão desta greve, é relevante atentar para as ponderações de José Raimundo Fontes(1982, p. 109), em um circunstanciado estudo sobre as manifestações grevistas, quando afirma que “a primeira grande mobilização grevista da Bahia foi registrada em 1909 e envolveu os trabalhadores das principais ferrovias, chegando a paralisar, praticamente, o tráfego de trens em todo o Estado”.

O cenário baiano em fins de 1909 fora bastante *tumultuado* por conta desta greve formada pela classe de trabalhadores ferroviários, que descontentes com sua situação, elaboram uma pauta de luta, reivindicando melhores condições de trabalhos e maiores salários, dentre outras exigências.

É importante dizer que entendimento de classe aqui utilizado, está associado as concepções teóricas formulados por E. P. Thompson(1987, p. 10), quando afirma que:

(...)a noção de classe traz consigo a noção de relação e histórica(...). A relação precisa estar sempre encarnada em pessoas e contextos reais(...). A classe acontece quando alguns homens, como resultados de experiências comuns(herdadas ou compartilhadas) sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si e contra outros homens cujos interesses diferem(e geralmente e se opõem) dos seus(..)

Considerando as reflexões de Thompson, pode-se inferir questões acerca de uma identidade comum entre trabalhadores, entendendo-os enquanto componentes que partilham de uma mesma classe, em seu sentido e dinâmica histórica.

A partir desta concepção, compreendemos aquela greve da classe ferroviária, que compartilhando uma experiência comum de exploração na Empresa, decidiram paralisar suas atividades, inclusive suscitando tanto apoio de vários operários da capital e do interior, quanto de trabalhadores de outras empresas ferroviárias. “A greve ganhou uma perspectiva bem mais abrangente e envolveu quase todas cidades do interior”. (FONTES, 1982, p. 109)

Nesta perspectiva, tomando corpo três grandes greves desta envergadura num setor tão importante para o Estado e sendo atravessada por tantos interesses econômicos do empresariado, foram paulatinamente dando feições ao conflituoso e tenso cenário baiano no fim da primeira década do século XX.

Os trabalhadores ferroviários coletivamente fizeram suas atividades pelos menos três oportunidades, em intervalos de dois meses. Neste ínterim, foram realizadas tentativas de negociações da pauta de reivindicações, em que exigiam desde as melhores condições sócio-econômicas para sobrevivência até a rediscussão das relações entre patrões e empregados, atentando-se para as represálias e disciplinas contra os grevistas.

Com efeito, os arrendatários bem como os outros empresários baianos, diretamente afetados com a problemática, procuraram intervir através de todos os expedientes nos movimentos grevistas, a fim de restabelecer a ordem, seja através da contratação de outros trabalhadores substituindo a mão-de-obra dos *insubmissos*, seja acionando à força pública do Estado para acabar com a paralisação. Tamanho era o mal-estar com a greve que telegramas, já aludiam para a necessidade de resolução imediata da questão: “Por motivo da grève o trafego está há 6 dias paralyzado. Pedimos interceder, perante os poderes competentes, na defeza dos nossos direitos, afim de evitar maiores prejuizos do commercio e de todos geralmente.”-(Telegramas, Diários de Notícias, dez. 1909)

O *Jornal o Município*, trazendo informações acerca da greve de 1909 na cidade de Alagoinhas, faz o seguinte alerta:

Segundo telegrammas vindo da capital, a greve em Alagoinhas e outros ramaes, está tomando um caráter violento a ter sido preciso intervenção da força pública...Desejamos que tudo possa terminar do modo mais pacífico possível.(todos)..sejam sati(sfeitos) (O Município, nov. 1909).

Em outro noticiário, *Diário de Notícias*, podemos verificar importantes evidências em telegramas ou em matérias principais assinalando para a ação conservadora dos patrões arrendatários da empresa e empresários que associados ao Estado, procuravam neutralizar o levante grevista.

Procuramos saber do sr. dr. Liberato de Mattos qual a sua missão especial alli e a attenciosa autoridade declarou-nos que estava disposto a respeitar o movimento dos reclamantes, *respeitando estes as autoridades constituídas e os operários que quizessem trabalhar, não prejudicando assim os interesses da collectividade* (Diário de Notícias, nov. de 1909)

Em virtude dos piquetes e de algumas sabotagens feitas por ferroviários, o jornal trazia outra notícia, neste momento estabelecendo um juízo de valor sobre a questão ferroviária já em outubro:

Admitte-se a reclamação, mesmo a reacção mais ou menos energica, em determinados casos; mas, passandos certos limites, cumpre à policia, *cumpra a força pública* se intervir, para cohibir os abusos, refrear os excessos *manter enfim a ordem* (Diário de Notícias, out., 1909)

A imprensa é, de fato, uma importante fonte para se perceber como se estruturava a ação das frentes conservadoras para findar o movimento, recorrendo sempre que necessitou dos poderes públicos, sejam federais ou estaduais, para executar seus interesses, aqui utilizou-se do monopólio oficial da violência, as forças repressivas para *manter* a ordem perturbada pelos ferroviários em greve, como fica mais uma vez explícito nas linhas dos telegramas do jornal:

O sr. dr. chefe de policia telephonou hoje pela manhã para todas os postos distritaes da zona urbana desta cidade, determinando (que) fossem recolhidos ao Quartel dos Aflictos os respectivos destacamentos. (...) *A policia ficou de promptidão sendo-nos informado que motivou tal providencia a reacção do pessoal das Estradas de Ferro* contra o sr. Alencar Lima que, seguindo queixas, está exercendo forte pressão contra os que tomaram parte no movimento do mez passado (Telegrammas, Policia de promptidão, Diário de Notícias, nov. de 1909)

Outra face desta intervenção no movimento paredista, fora organização e envio de forças privadas o meio do conflito, possivelmente contratadas por capitalistas interessados na finalização da greve, segundo a imprensa, ressaltando já a tensão na cidade de Aramari:

Constando desceu (de) Villa Nova jagunços commandados (por) Cavalcante. Recolheram aqui dispostos (a) repulsar oitocentos(e) muitos homens armados vindos (de) diversos pontos.(...) Grevistas defenderão seus direitos até a morte. (Telegrammas, Diário de Notícias, nov.1909)

Além das tentativas de controle do movimento grevista, através do acionamento da polícia, diversas outros mecanismos de disciplinarização foram utilizados, como perseguições, demissões e recrudescimento das relações de trabalho. A despeito disto, estes trabalhadores mantiveram suas lutas ao longo dos meses de outubro, novembro e dezembro, talvez, porque achassem que a atitudes de *insubmissão* e *desordem* fossem os, se não os únicos, os mais eficientes instrumentos de resistência e pressão face a exploração do capital.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos cenários de conflitos entre patrões e empregados, as diversas formas de resistências operárias(greves, motins, piquetes etc.) sempre foram alvo de reações e repressões por parte dos representantes do capital, seja agindo diretamente no cotidiano de trabalho(suspensões, multas, demissões) ou utilizando da força pública para viabilizar os seus intentos, como por exemplo o uso da polícia, representantes da ordem. Na greve de novembro de 1909 pode-se perceber este tipo de reação das classes dominantes, que incomodadas com a sublevação dos ferroviários, utiliza-se da força policial para reprimir e silenciar os trabalhadores, tudo em nome da “ordem”.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BATALHA, Cláudio H. M. **A Historiografia da Classe Operária no Brasil: trajetórias e tendências.** In: FREITAS, Marco. *Historiografia Brasileira em Perspectiva.* São Paulo: Contexto, 2000.
- CAMELO FILHO, José Viera. **A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro.** 2000. UNICAMP, Campinas.
- CASTELLUCCI, Audrin, **Salvador dos Operários: uma história da Greve Geral de 1910 na Bahia.** Dissertação(Mestrado em História Social). 2001. UFBA, Salvador.
- FONTES, José Raimundo. **Manifestações Operárias na Bahia: o movimento grevista(1888-1930).** 1982. Dissertação(Mestrado em História). UFBA, Salvador.
- GARCIA, Marco Aurélio. *Tradição, Memória e História dos Trabalhadores.* **Revista O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania.** São Paulo: DPH, 1992.
- HOBSBAWM, Eric J. **Mundos do Trabalho: novos estudos sobre história operária.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- SILVA, Elizete da. **Cidadãos de Outra Pátria: anglicanos e batistas na Bahia.** 1998. Tese(Doutorado em História Social). USP, São Paulo.
- TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil.** Curitiba: HD livros, 1996.
- ZORZO, Francisco Antônio. **Cidade Moderna e Território Ferroviário: estuando o caso da Estrada de Ferro de Nazaré(Bahia/1871-1906).** Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR, 1997.