

Nos Trilhos da Solidariedade: O Movimento Paredista de 1909, dos Trabalhadores da Estrada de Ferro de Nazareth.

Cleivaldo de Almeida Sacramento* - PPG-UFBA

A presente comunicação tem por objetivo preliminar, a análise da constituição da classe trabalhadora da Estrada de Ferro de Nazareth, entre os anos de 1871 e 1909, dando especial enfoque ao Movimento Grevista dos trabalhadores da Estrada de Ferro de Nazareth, desencadeado no contexto da Greve da Viação Geral da Bahia¹, no ano de 1909.

I. Antecedentes

A implantação da ferrovia de Nazaré ocorreu no ano de 1871, período marcado pela criação da Lei do Ventre Livre e término da Guerra do Paraguai, eventos que de certa forma, influenciaram nas mudanças dos rumos da política no Brasil.

Com a implantação da referida estrada, não só correram para o recôncavo sul, investimentos no comércio e indústrias – dentre as quais: de velas e sabões, curtumes, fumageiras, e óleos vegetais – como também, investimentos em infraestrutura urbana no município de Nazareth e seus distritos. A ferrovia trazia consigo o sentido do progresso material para as elites locais, assim como representava a intersecção entre a economia rural e urbana do vale do Jaguaripe com a economia do restante da Bahia. Nas relações sociais entre os homens que compunham as elites do campo e as da cidade haviam interesses bastante parecidos; prevaleciam os interesses comuns à manutenção de privilégios provenientes da grande propriedade e das relações de exploração.²

Com a Estrada de Ferro de Nazareth, de início, chamada Tram-Road de Nazareth³, o escoamento da produção das lavouras do recôncavo sul, que antes dependia exclusivamente do transporte realizado em animais de carga e por escravos, tendo como destino o porto de Nazareth, tinha naquele momento, um meio rápido, mais seguro, barato e mais lucrativo, aquilo que Marx chamou de “*a suprema realização do capital*”,⁴ para atender aos interesses do grandes empresários do Recôncavo Sul.

II. Trabalhadores da e na Estrada de Ferro de Nazareth

Talvez não parecesse muito difícil encontrar mão-de-obra para os trabalhos na e da Ferrovia, pois nas últimas três décadas do Império, de acordo com os registros⁵, na Bahia, intensificou-se um processo de "imigração subvencionada".⁶ Ou seja, o Estado deixava de garantir à massa pobre, formada em sua maioria por ex-escravos, uma condição digna de vida e de trabalho e investia maciçamente na proposta de "embranquecimento da raça" trazendo ao país, um elevado número de imigrantes e o aumento das despesas aos cofres públicos.

A respeito da imigração e sua relação com a construção das ferrovias baianas, Thales de Azevedo em Italianos na Bahia, exemplifica a chegada de mil (1.000) italianos, para trabalharem nos serviços de implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco em 1856, ou seja, da Capital da Província, Salvador à ribeirinha cidade de Juazeiro,

As obras começariam em maio de 1858, de modo que em março chegaram os primeiros daqueles contratados em Turim. Meses depois desembarcariam nada menos de 912, apenas dezenove trazendo consigo 1filho (4), 2 filhos (1), mulher e filhos (2) e mulher (12). Todos aqueles novecentos e doze foram recebidos pela Polícia e seus nomes foram anotados com letra bem desenhada..⁷

Em *Nazareth*, alguns anos antes da instalação da ferrovia, a comunidade italiana já dava os primeiros sinais de participação no comércio daquela região, conforme ofício de número 23 de setembro de 1869, da Câmara municipal da Cidade de Nazareth,

"No termo desta Cidade, ou em seu Município não tem se dado imigração alguma de estrangeiros que se empreguem na cultura dos terrenos da lavoura, ainda que mensalmente desembarquem Genovêses e Napolitanos que exclusivamente se empreguem no Comércio mediante a coadjuvação e patriotismo de seus conterrâneos já residentes e estabelecidos no lugar, devendo notar-se que os poucos, que alguns proprietários têm mandado vir a sua custa das Ilhas portuguesas não cumprem os contratos, apenas relacionados, e em pouco tempo deixam a lavoura, e empregam-se no comércio (...)"⁸

A presença da mão-de-obra imigrante européia na construção da Estrada de Ferro de Nazareth não excluiu a utilização da mão-de-obra escrava e ex-escrava em sua

empreitada, sempre em menor escala e nas tarefas que emitiam maior grau de insalubridade.⁹

No final do século XIX, apesar de a maioria dos trabalhadores das ferrovias baianas, ser composta de brasileiros, porém, a estes, pouco trabalho restava nas atividades mais bem remuneradas e aos ex-escravos, tão somente as atividades em que se exigia dispêndio de maior força e de remuneração quase insignificante, e ainda, quando estes se negavam a realizar tarefas praticamente impossíveis ou de alto risco, alegavam os dirigentes das ferrovias que *“os brasileiros e os negros livres parecem desejosos de trabalhar em certos períodos, mas somente nesses...”*¹⁰

Ao longo da ferrovia, desde a sua Estação Central em Nazareth, até Jequié, surgiam novas formas de trabalho, atividades subsidiárias, provenientes das necessidades das sociedades ribeirinhas, tanto as banhadas pelos Jaguaripe, quanto pelo Jequiriça¹¹, Em referência ilustrativa, vale-nos transcrever trecho da obra *Marginália*, de Lima Barreto em que o escritor descreve a experiência de presenciar atividades de comércio desenvolvidas ao longo do trecho ferroviário e seu gradual desaparecimento em razão de um “dito progresso” ou do estrangeirismo da moda.

“Até bem pouco, segundo me parece, a capacidade comercial das gentes ribeirinhas à Estrada de Ferro Central do Brasil consistia em vender frutas, queijos e café aos viajantes dos comboios que atravessavam as suas terras. Hoje, porém, as coisas mudaram. Veio o progresso. Já há o carro-restaurant e, mesmo, pelos carros de passageiros, de onde em onde, atravessa um empregado dele, por demais disposto a fornecer aos viajantes o que eles quiserem. Matou o rudimentar comércio dos camaradas do interior; e, com essa morte, não sei se devido ao progresso ou à moda, desapareceram os guarda-pós. Quando a primeira vez, em menino, viajei com meu pai em trem de ferro, para Barbacena, não levar guarda-pó era sinal de lamentável pobreza ou de mau gosto sem igual. Quem não podia comprar um, pedia-o emprestado, tal qual fiz eu com o calhambeque da mala que levei e tantos dissabores me fez passar.”

Lima Barreto não só descreveu a extinção de algumas atividades subsidiárias, importantes para a manutenção de determinadas famílias que viviam ao longo do trecho ferroviário, como também fez uma denúncia quanto à situação insalubre em que muitos passageiros e ferroviários viajavam nos trens, não diferentemente das ferrovias baianas que nas duas últimas décadas oitocentistas, e na primeira do século XX, apresentaram

numerosos acidentes e também grande número de greves resultantes da negligência do Estado para com os assuntos de ordem pública, tais como trabalho, saúde e segurança pública.

III. A parede de 1909 e seus antecedentes

Com a implantação da ferrovia há um fluxo migratório do campo para a cidade. O “antigo” trabalhador rural, nascido no campo é empregado na empreitada de abrir caminho para a o trem passar. Por onde a “Maria Fumaça” passava as terras tornavam-se mais valorizadas. Porém, com o tempo, num contexto geral, a precariedade nos serviços das ferrovias baianas, há muito preocupava a população e, por diversas vezes, autoridades locais e associações de trabalhadores enviavam telegramas à imprensa baiana Governo do Estado, solicitando atenção e um maior investimento na recuperação e manutenção dos trechos ferroviários. O Estado por sua vez, eximindo-se das obrigações resolveu a título precário, arrendar as ferrovias estaduais em 1906, a um grupo de empresários, alegando serem elas, as ferrovias, dispendiosas e pouco rentáveis. Tal medida não foi bem vista, nem pelo povo baiano, nem mesmo pelas elites locais, interessadas na aquisição da concessão.

Com as paralisações dos ferroviários, as denúncias se faziam constantes e era, em sua maior parte, direcionadas aos arrendatários das ferrovias na Bahia, dentre eles, o engenheiro Jeronymo de Alencar Lima, o qual se comprometera em aumentar os rendimentos dos operários da Estrada de Ferro de Nazareth, e a investir na recuperação dos trechos que ameaçavam a segurança no transporte de mercadorias e pessoas.

Os problemas da referida ferrovia já eram evidentes desde o século XIX. Em relatório apresentado em 1897, aos sócios da Estrada de Ferro de Nazareth, o engenheiro Afonso Glycerio da Cunha Maciel, evidencia dois acidentes ocorridos no ano de 1896, em um deles, um dos funcionários perdeu uma das pernas, ainda assim, o engenheiro, fiscal do tráfego, alegava serem os acidentes, de ordem meramente humana, por imprudência, imperícia e ou negligência dos trabalhadores, como no fragmento de texto a seguir:

“O serviço do trafego foi feito durante o anno com regularidade, havendo apenas dous destrilhamentos: um no 2. semestre, insignificante que não trouxe inconveniente ou prejuizo algum e foi produzido pelo descuido de um manobrista,

outro no dia 13 de fevereiro no kilometro 19 da linha estadual por causa proposital, accidente que pode ser descrito dos seguinte modo:No dia 13 de fevereiro as 4 horas e 30 minutos logo ao entrar no kilometro 19 e em uma forte curva grande, inopnado choque abalou todo o trem em que subia o director gerente destrilhando a locomotiva e o tender que tombaram para o lado direito sendo igualmente postos fora do leito e inclinados sobre uma barranca do lado esquerdo os carros de mercadorias que iam proximo à machina, resultando do accidente a fractura comminutiva da perna de um guarda-freio que foi nesse mesmo dia amputada...”¹²

Acidentes, más condições de trabalho, jornadas diárias exaustivas, acordos não cumpridos e demissões coletivas. Esse era contexto da Estrada de Ferro de Nazareth quando, em 30 de novembro de 1909, decididos em assembléia, os trabalhadores da referida ferrovia pararam o tráfego, furtaram algumas peças das locomotivas e fugiram para não serem presos.

Esses operários haviam se organizado em sociedades mutualistas como por exemplo, O Montepio dos Artistas Nazarenos (1876) e a Mútua União Operária de Nazareth (1893). Denunciavam o descaso das autoridades enviando telegramas e manifestando publicamente seu descontentamento para com os rumos da ferrovia. Num desses telegramas, enviado ao diário de notícias em 07 de abril de 1909, moradores de Nazareth alertam para os problemas da ferrovia e a negligência de seus dirigentes;

“Mas, seja como for, illustre e digno senhor redactor, sou grato ao trabalho que tomastes com minha desalinhada carta, e como não seja assumpto attraente o tocante á descarrilamentos, locomotivas e vagon escangalhados, material fixo imprestavel, officinas desmanteladas, tarifas, transportes, lenha e fumaça, carvão e outras cousas por entre as quaes quis andar tropeçando vosso informante do Cajueiro, fique aqui terminado o incidente de suas queixas e seus informes.”¹³

Em 17 de novembro de 1909 o jornal Diário de Notícias publicava os nomes dos “Funcionários perseguidos” que se exoneraram da Estrada de Ferro de Nazareth. Na lista, apareciam os nomes de Turiano Bittencourt, Euclides Maltez, José Julião, João Assis Baptista, Angelo Custodio, José Antonio Senna, Manoel Augusto Bonfim (agente de estação) João Barreto (escriturário e apontador das oficinas) e muitos outros que representados pelo Advogado dos Operários da Estrada de Ferro de Nazareth, Theodulo Prazeres, buscavam a reintegração aos seus postos de trabalho.

Com o título: “*Greve em Nazareth*”, o periódico Diário da Bahia, na quarta-feira, 01 de dezembro de 1909, anunciava a adesão dos operários da Estrada de Ferro de Nazareth à greve da Viação Geral da Bahia, trazia o referido jornal, a seguinte redação:

Rebentou também um movimento grevista na via-férrea da vizinha Cidade de Nazareth. Não admira. Aquella estrada é arrendada ao Sr. Alencar Lima à essa sangue-suga de lunetas brancas que se fez celebre entre nós pelo modo grosseiro de julgar o povo bahiano e de se referir às classes pobres mas honrados que elle explora para em seguida, tendo bem farto o bandulho bem cheio o cofre, dizer-lhes o tal “adeus de mão fechada” Há muito que se vinha falando na parede por parte dos empregados daquela ferrovia, o Sr. Alencar Lima, conhecedor do caso, para ali telegraphou fazendo promessas falazes e desculpando-se de não poder deixar esta capital, onde também se manifestaram em greve os operários da Viação Geral da Bahia.¹⁴

O referido movimento desencadeado em Nazareth, não era homogêneo, nem o poderia, pois era formado por classes¹⁵ distintas de trabalhadores brasileiros e imigrantes. Longe de pensarmos ou defendermos o mito do imigrante radical, politizado e experiente em contato com o trabalhador local, inexperiente e pouco politizado, até porque a insurreição e insubordinação já eram práticas comuns aos trabalhadores daquela região.¹⁶ Não podemos excluir a possibilidade de que tanto o trabalhador imigrante quanto o local, estariam formando ao longo do tempo, uma classe operária, conflituosa, mas uníssona em sua maioria, consciente de seus direitos. Os ferroviários além de se declararem em “parede”, distribuíram na noite do dia 29 de novembro, boletins confeccionados nas oficinas de sua gráfica, com a seguinte redação;

“Ao Povo e ao commercio Nazareno. Operarios da Officinas da E.F.N, tendo em vista a resolução do Exm. Sr. Dr. Governador do Estado de accordo com o arrendatário, Alencar Lima, contraria às justas aspirações dos mesmos operarios, declaram ao Povo desta cidade e ao seu altivo commercio, que se constituíram em greve, de caracter pacifico, como protesto à recusa incabida aos seus justos desejos. Appelam para os sentimentos de solidariedade de todas as classes, contando com o seu apoio e protestando ceder logo que o espirito de justiça e até de humanidade se fizerem sentir a seu favor. Unidos e firmes, os operarios contam com o povo nazareno, a quem moralmente pertence esta causa de honra. Nazareth, 28 de novembro de 1909 – A Comissão.”

Declarada a greve em 30 de novembro de 1909, o governador Araujo Pinho, a pedido do Engenheiro fiscal da referida estrada, enviou à bordo do Vapor Itaparica, 60 praças àquela Cidade, com o intuito de “manter a ordem” e restaurar os serviços.¹⁷ Tudo em

vão! A greve continuava. Nesse momento, o promotor de Nazareth, expede mandado de busca e apreensão, o delegado de polícia de Amargosa ameaça prender o maquinista Fortunato Jesus, que obrigado a retornar ao trabalho, evade-se. Funcionários são presos e a população revolta-se. O comercio fecha as portas em represália ao envio das tropas. A população, temerosa e assustada, tranca-se em casa. Trabalhadores do depósito de mercadorias e do porto, assim, como todas as classes próximas à ferrovia, aderem em solidariedade, ao movimento dos ferroviários.

Com a imagem desgastada e pressionado pelas elites locais – *preocupadas com os prejuízos resultantes das paralisações* – imprensa e líderes do movimento, o Governo resolve negociar com os grevistas e envia telegrama retirando as tropas e propondo a eleição de um mediador¹⁸ para o conflito, com a garantia de que atenderia as reivindicações dos grevistas, dentre as quais: a readmissão dos funcionários demitidos, o aumento nos vencimentos, a soltura dos funcionários presos por furto de peças ou “insubordinação” e a restauração dos trechos ferroviários. Em 08 de dezembro de 1909, o jornal Diário de Notícias trazia na primeira página a seguinte notícia: *Termina a Parede de Nazareth*.

* Mestrando em História Social – UFBA – Universidade Federal da Bahia.

¹ A Viação Geral da Bahia era a Empresa formada a partir da concessão estatal, propriamente um consórcio, para explorar os serviços hidroviários e ferroviários no Estado da Bahia. Na dissertação de Mestrado do professor José Raimundo Fontes, o mesmo afirma que: “no ano de 1909, movimento foi deflagrado contra a Companhia Viação Geral da Bahia, que detinha a concessão dos serviços das três mais importantes ferrovias, Bahia São Francisco, Central da Bahia, Estrada de Ferro de Nazareth, do Estado, com o objetivo de reivindicar melhores condições de trabalho e aumento de salários. Não obstante, no seu desenvolvimento, a greve ganhou uma perspectiva bem mais abrangente e envolveu a população de quase todas as cidades do interior do Estado que eram servidas pelas ferrovias da região”.

² Em o Manifesto Comunista, Marx e Engels, propõem o fim da propriedade privada de modelo burguês. “*Mas a propriedade privada da burguesia moderna é a expressão final e mais completa do sistema de produção e de apropriação de produtos, que é baseado no antagonismo de classes, na exploração de um homem por outro.*”

³ Denominou-se Tram Road de Nazareth, pois a mesma contou com os investimentos do capital inglês, presente no Recôncavo, desde a exploração das minas de manganês até a construção de ferrovias. Dentre as quais, a Estrada de Ferro de Cachoeira e São Felix e a de Alagoinhas.

⁴In: HOBBSAWM, Eric J. A Era do Capital: 1848-1875. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.p.53.

⁵ Nas fallas dos deputados e presidentes da província da Bahia, é possível identificar as leis que estimulavam o ingresso de imigrantes na Bahia em fins do século XIX.

⁶ O governo da Província da Bahia, depois Estado Bahia, arcava com todas as despesas para atrair a mão-de-obra imigrante, garantindo-lhes não só o ressarcimento de passagens, aos imigrantes, como alojamento e cuidados especiais, como vestuário e alimentação, em núcleos de “povoamento e colonização” pelo interior.

⁷ AZEVEDO, Thales. Italianos na Bahia e outros temas. Empresa gráfica da Bahia, 1989,p.24

⁸ idem, p.29.

⁹ Como exemplo, temos o uso da mão-de-obra escrava e ex-escrava nas minas de extração de manganês na Região das Matas de Nazaré, entre o Onha e Santo Antonio de Jesus, cujo destino era a Europa e Estados Unidos. Tal atividade durou até os anos de 1940, talvez em virtude da 2^a. Guerra. A respeito, temos os registros das minas manganésíferas de Nazareth, conforme o artigo *Manganesys of Nazareth*, elaborado pelo geólogo novaiorquino, Orville Derby, que iniciou pesquisas e estudos de rochas e minerais na Bahia entre no anos de 1875 e 1876, e outros estados brasileiros até o ano de 1907.

¹⁰ ibidem, p.26.

¹¹ O rio Jaguaripe nasce na cidade de Castro Alves, passando por mais três cidades, inclusive Nazaré, até desaguar na Baía de Todos os Santos. O rio Jequiçá, por sua vez localiza-se no Vale do Jequiçá, região composta dos atuais municípios de Lage, Santo Antônio de Jesus, Mutuípe e Valença.

¹² Tram-Road de Nazareth.Relatório apresentado pelo engenheiro fiscal Affonso Glycerio da Cunha Maciel, relativo aos Trabalhos do anno de 1896.p.227

¹³ Jornal Diário de Notícias, 07 de abril de 1909.

¹⁴ Jornal Diário da Bahia, 01 de dezembro de 1909.

¹⁵ Segundo E.P.Thompson, em sua Formação da Classe Operária Inglesa, *“a classe acontece quando alguns homens, como resultados experiência comuns(herdadas ou compartilhadas, sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus...”*

¹⁶ As rebeliões escravas e fugas em massa na região de Nazareth, bem como a formação de núcleos quilombolas, é um grande exemplo de resistência e luta que ali ocorriam. A respeito, ver: Rebeliões Escravas no Brasil, do professor João José Reis e Fluxo e Refluxo de Pierre Verger

¹⁷ O Estado usa seu aparelho repressor, a polícia, como forma de compelir os movimentos sociais originados das massas.

¹⁸ O governo propõe e é escolhido para mediar o conflito, o oligarca e ex-intendente do município, o engenheiro José Pimentel de Barros Bittencourt, filho de um dos fundadores da ferrovia, e que também possuía parentes trabalhando na ferrovia, dentre eles, o guarda livros,Turiano Bittencourt.