

## Experiências de Ferroviários e Legislação Trabalhista na Bahia (1932-1952)

Rafaela Gonzaga Matos\*

**Resumo:** Este artigo visa apresentar um balanço da atuação da categoria ferroviária na Bahia durante o período Vargas. A ênfase recai sobre as formas de resistência e de luta elaboradas pelos trabalhadores ferroviários através da deflagração de greves e dos processos judiciais contra a empresa Leste Brasileiro. A ação destes trabalhadores se inseriu num contexto de tentativa de controle do movimento operário pelo Estado.

**Palavras-chave:** Ferroviários, Greves e Legislação.

**Abstract:** This article aims to show a study, by means of analysis of a specific category during the Vargas times in Bahia. The emphasis is on the railway workers, we will discuss the role of the Railway Workers in this context of political fights. The article tries to show about strike numbers and the juridical cases against the Leste Brasileiro Company. The actions have started in attempting to control the workers' movement by the state.

**Key-words:** railway workers; strikes and legislation.

### 1. Introdução

Analisam-se aqui as experiências de ferroviários baianos no espaço da Ferrovia Leste Brasileiro<sup>1</sup> durante os anos Vargas. Neste espaço de tempo existe uma incógnita no que tange às ações desses trabalhadores. Com base em estudo preliminar<sup>2</sup> sobre as greves ferroviárias na década de 1930, foi possível identificar uma gama de estratégias desenvolvidas pelos trabalhadores para resistir à exploração patronal da sua força de trabalho, que contou com ações grevistas em todo o período, a saber, as greves de 1932, 1935 e 1937.

Em 1938, os ferroviários tornaram-se funcionários públicos e a eles foi vedada a possibilidade de fazer greves. Além disso, a partir do final do ano de 1935 a empresa ferroviária que era arrendada por grupo francês passou à administração do governo. Tal fato representou para os ferroviários um outro momento caracterizado também por lutas no campo

---

\* Mestranda em História pela Universidade Estadual de Feira de Santana e bolsista da Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB).

<sup>1</sup> As estradas de ferro no Brasil datam da segunda metade do século XIX, quando o Brasil passava por profundas modificações em diversos setores da sociedade. TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Maceió: EDUFAL, 1979. Tenório ressalta como foi lento o desenvolvimento material da infra-estrutura dos transportes no Brasil. Além disso, também salienta a participação dos investimentos externos, especialmente o inglês. Na Bahia, as estradas de ferro contaram inicialmente com o capital inglês, a exemplo da estrada de ferro, Bahia and São Francisco Railway que ligava Salvador a Juazeiro, passando por Alagoinhas e que promoveu a exportação de diversos produtos como açúcar, fumo, couros, entre outros. A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro foi uma empresa pública que reuniu diversas estradas de ferro incluindo-se a Bahia and São Francisco Railway.

<sup>2</sup> A monografia de graduação intitulada: *Viver para trabalhar na década de 1930: Greves Ferroviárias na Bahia* da autora desta comunicação defendida na UEFS no final do ano de 2008.

institucional. E o que isto representou na prática para a categoria que vinha se mobilizando e deflagrando greves desde o final do século XIX? O governo de Getúlio Vargas trouxe mudanças nas relações estabelecidas entre os patrões e os ferroviários. Mas, as leis trabalhistas consolidadas em 1943 através da CLT representaram um ganho para esta categoria? Estas são algumas questões que emergem da pesquisa sobre as experiências de ferroviários e as leis que regulamentaram o trabalho e o movimento operário a durante a década de 1930.

Vários processos trabalhistas foram movidos por trabalhadores da Leste Brasileiro na década de 1940 por causa de acidentes ocorridos no trabalho comprovando a falta de segurança a que eram submetidos os ferroviários. Esses processos trazem algumas informações que possibilitam conhecer a categoria ferroviária no período, a exemplo da idade desses operários, procedência, estado civil, a remuneração que recebiam pelos serviços prestados a Leste Brasileiro. Com os dados disponíveis nos processos abrem-se múltiplas possibilidades de análise e pode-se perceber de que forma os ferroviários fizeram uso da legislação trabalhista para adquirir direitos sociais.

## **2. Greves Ferroviárias nos trilhos da Bahia a partir da década de 1930**

A ascensão da chamada Revolução de 30 no Brasil e, em âmbito regional na Bahia, assistiu a emergência de grandes tensões entre as classes dominantes e outros grupos sociais pela disputa do poder. Sampaio (1992) interpreta que na década de 30 do século passado a Bahia era um estado que vivenciava os efeitos de profunda crise econômica e social, somada a inconstância política institucional. Nesse cenário foram desencadeadas várias manifestações operárias, entre elas, destacam-se a dos trabalhadores ferroviários.

Com base no levantamento realizado das fontes, registram-se nos jornais consultados<sup>3</sup> muitas notícias referentes a momentos específicos de agitação aberta, como as greves ferroviárias ocorridas em 1932, em 1935 e em 1937, mostrando os conflitos entre os trabalhadores e a empresa ferroviária a quem prestavam serviços.

A greve de 1932 teve como pano de fundo o aspecto da solidariedade entre os trabalhadores, que paralisaram o trabalho em virtude das demissões de inúmeros empregados e de reduções e cortes de salários. Os trabalhadores fizeram críticas a empresa L'est, empresa de capital francês, que arrendava quase todas as estradas de ferro da Bahia e de Sergipe desde 1910 e que pertenciam a União.

---

<sup>3</sup> Os jornais analisados foram: O Diário de Notícias, O Estado da Bahia, O Imparcial, A Tarde, Era Nova e o Diário da Bahia. Todos eles encontrados na Biblioteca Pública do Estado da Bahia (BPEB) em Salvador.

Em 1935 foi deflagrada uma nova greve por conta de impasses na administração da ferrovia. O contrato da empresa francesa havia sido rescindido em 1934, o que gerou a tomada de posse pelo governo. Contudo, a companhia francesa recorreu na justiça visando permanecer com a administração da ferrovia, ocasionando uma situação que se arrastou por vários dias. Isso provocou o descontentamento dos ferroviários que apoiaram o Estado e assumiram uma postura “nacionalista” frente aos conflitos gerados.

A greve de 1937 foi motivada pela insatisfação dos operários em decorrência da reintegração de um chefe do tráfego ligado a Companhia francesa. A questão fica explicitada num telegrama enviado pela categoria aos representantes do Estado, publicado em O Imparcial de 11 de setembro de 1937<sup>4</sup>: “Exms.srs.dr.Gétulio Vargas-Marques dos Reis- Rio-classe ferroviaria Leste Brasileiro motivo posse eng. Argemiro Paiva trafego acaba paralyzar totalmente serviço demonstração repulsa invencivel.”. É perceptível o quanto os ferroviários viam nesse engenheiro, a personificação da exploração a que eram submetidos no trabalho.

É importante salientar que as causas das greves eram extremamente complexas e contraditórias e não se encerraram somente nessas questões que foram destacadas, por serem entendidas como estopins para a deflagração dos movimentos.

A reconstituição das greves em momentos considerados de ápice de conflitos entre as classes sociais, possibilitou trazer à tona as experiências de trabalho destes operários que foram e (são) a força que movimentam todas as esferas da vida social. São eles que vivem para trabalhar, que lutam e resistem as explorações cotidianas no trabalho.

As greves de 1930 foram movimentos que demonstraram todo potencial combativo dos operários ferroviários, que se uniram para defender seus direitos na luta contra os interesses patronais. Conclui-se, a partir da análise das greves, que a resistência foi usada em diversos momentos, negando a idéia de perda de autonomia ou subserviência ao governo por conta das suas entidades de classe estarem se atrelando ao Estado.

### **3. Uma aparente desmobilização**

Após as greves de 1932, 1935 e 1937, os ferroviários baianos passaram por uma “aparente” desmobilização. A partir de 1938, não se registraram mais notícias nos periódicos das ações ferroviárias na Bahia, o que provavelmente tem a ver com o fato dos ferroviários terem se tornado funcionários públicos. Além disto, após a queda de Getúlio Vargas e no

---

<sup>4</sup> “Felizmente a greve durou poucas horas”. O Imparcial, Salvador, 11 de setembro de 1937. Ano XVIII. nº. 2168.

governo de Dutra foi assinado um decreto lei de número 9.070 que praticamente proibiu as greves colocando-as sob o controle do Estado. (FONTES, 1997, pág.404).

No período que se inicia em 1938, as notícias da atuação dos ferroviários desapareceram dos periódicos, que antes dessa fase noticiaram as greves intensamente no desenrolar dos acontecimentos. O motivo do “silêncio nas fontes impressas” necessita ser problematizado, já que antes desse período as greves eram noticiadas amplamente sendo os jornais fontes primordiais para a reconstituição das paredes ferroviárias, apesar de estes serem instrumentos veiculados aos interesses das camadas dominantes da sociedade.

Chamou atenção o fato das notícias sobre os ferroviários a partir do início de 1940 se referirem basicamente à ocorrência de acidentes de trabalho. Não que antes desse período estas informações não aparecessem, mas nesse período as notícias encontradas sobre acidentes de trabalho foram constantes nos jornais. Em outubro de 1947 registrou-se um acidente no ramal da antiga estrada de ferro Central da Bahia, pertencente à Leste Brasileiro. O acidente gerou a morte de três pessoas, sendo uma delas um funcionário da empresa, que foi causado pelo tombamento da locomotiva. “(...) A locomotiva virou e a caldeira de água fervente atingiu o foguista Crispim Santos, e dois passageiros de nome José Burgos e Sebastião Santos (...)”. (Diário de Notícias, Salvador, 09.10.1947)<sup>5</sup>. Após os acidentes eram abertos inquéritos policiais para investigar as possíveis causas, quando sempre a empresa tentava isentar-se da culpa pelas tragédias e responsabilizar os operários pelos acidentes.

Contudo, se nos jornais as notícias sobre os ferroviários baianos praticamente desapareceram, só aparecendo esporadicamente em notícias relacionadas a acidentes ocorridos no trabalho em outras fontes as ações operárias apareceram abundantemente comprovando que no período os ferroviários da Bahia não deixaram de se mobilizar e fizeram uso da legislação trabalhista para reivindicar seus direitos sociais. Os processos trabalhistas encontrados no APEB, dando notícias de ações judiciais contra a empresa ferroviária encaminhados pelos ferroviários baianos mostraram o quanto os operários continuaram atuantes e sofrendo a exploração e os riscos do mundo do trabalho na ferrovia Leste Brasileiro: “Servimo-nos de presente para passar as vossas mãos os inclusos impressos (X’21 e X-42), referentes ao acidente de trabalho de que foi vítima o ajudante de fundidor Benjamin Libório dos Santos (...)”.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> “Três mortos no desastre.” Diário de Notícias, Salvador, 09 de outubro de 1947.

<sup>6</sup> Processo Trabalhista referente a Benjamin Libório dos Santos encontrado no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) em Salvador.

Os processos esclarecem sobre certos aspectos da mão-de-obra que trabalhava nesta estrada de ferro e também permite a discussão sobre a legislação trabalhista na Bahia. Soma-se a este objetivo a tentativa de reconstituir algumas trajetórias militantes destes ferroviários, dando uma contribuição a historiografia que debate o período que se inicia em 1930.

Assim, o problema que se estabelece é desvendar estas ações ferroviárias que foram “obscurecidas” após o Estado Novo, discutindo a própria legislação no período, através dos processos trabalhistas movidos pelos trabalhadores da Leste. As leis trabalhistas amorteceram a luta sindical dos ferroviários? Ou numa estratégia de resistência passaram a lutar no plano jurídico, preservando-se, assim da repressão?

A própria memória dos operários parece ter sido apagada, como se exemplifica no depoimento de Joel Lage, ferroviário aposentado da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro<sup>7</sup>. Ele atestou que as primeiras greves datariam de após 1945 (depois do final da segunda guerra mundial) quando segundo o mesmo os operários fizeram uma paralisação queimando Hitler<sup>8</sup>, como uma forma de protestar contra a Alemanha Nazista. Dentro desse cenário, pretende-se analisar as múltiplas experiências de ferroviários em suas relações com as leis sociais consolidadas a partir de 1940. Concomitantemente, analisam-se os deslocamentos das lutas do campo das ações diretas, as greves ferroviárias, para as lutas na arena institucional através do uso da legislação trabalhista, visando adquirir direitos sociais tratando-se de investigar como ocorreu este processo na Bahia.

Sabe-se sobre as experiências de ferroviários na década de 1930, de associações operárias dos trabalhadores, a exemplo do Centro Operário Benéfico de Alagoinhas, da Associação dos Ferroviários da Bahia (AFERBA) e do Sindicato Ferroviário que se teve notícias a partir de 1930. Entretanto, ao que tudo indica com o desenrolar do processo de endurecimento do governo de Vargas chamado de Estado Novo houve um Decreto nº. 1402 que proibia que uma categoria fosse representada por mais de uma entidade de classe. O que ocorreu com o Sindicato e com o Centro Operário? E como atuou a Associação de Ferroviários baianos? Estas questões emergem da pesquisa que tem como objetivo principal discutir as várias experiências coletivas de ferroviários baianos trabalhadores da Leste Brasileiro no período que se inicia em 1932, ano em que ocorreu a primeira greve da categoria após 1930.

---

<sup>7</sup> Entrevista de Joel Lage (Ferroviário aposentado da Rede Férrea Federal Leste Brasileiro) realizada em Salvador, em 2006 e pertence ao Acervo do Projeto de pesquisa Auge e Declínio dos Ferroviários na Bahia (1858-1964) desenvolvido na UEFS.

<sup>8</sup> Esta passagem da fala de Joel Lage refere-se a queima de um boneco ou uma imagem do dito cujo.

O contexto do início do Estado Novo Vargas onde permanecem as características que vão dar origem ao chamado trabalhismo, segundo a historiadora Ângela de Castro Gomes<sup>9</sup>, aparece mascarado nas fontes como se de repente depois de um histórico de lutas, a categoria ferroviária tivesse deixado de se mobilizar. Os processos trabalhistas desencadeados pelos trabalhadores da Leste evidenciaram que os operários não deixaram de se mobilizar, mas cabe investigar como foram direcionadas as suas ações e como reagiram dentro desse contexto.

#### **4. Acidentes de Trabalho e processos trabalhistas**

Os processos trabalhistas movidos por operários da Leste Brasileiro, nesse período, permitem analisar de que forma os ferroviários fizeram uso das leis para assegurar direitos sociais. Ocorre que esses direitos muitas vezes, existiam apenas no papel não havendo uma efetiva implantação. John French (2001, pág.10) analisando a CLT e a cultura política dos operários interpreta que os trabalhadores lutaram para transformar a lei de um imaginário em uma realidade futura possível.

A pesquisa realizada através das ações judiciais movidas por ferroviários permite problematizar questões relacionadas às leis trabalhistas e sua eficácia na vida dos servidores. Estes buscaram através dos processos conseguir a indenização a que tinham direito devido aos acidentes e lesões ocorridas no trabalho, comprovando os riscos a que tinham que se submeter cotidianamente.

Um exemplo disto é o acidente de Durval Assis Magalhães que no dia 7 de agosto de 1949 desempenhava seu serviço na estrada de ferro Leste Brasileiro. Ele teve uma fratura no terço inferior do braço direito, o que resultou em uma incapacidade parcial permanente segundo os autos do processo. Esta lesão ficou comprovada, pois após aberto o inquérito a vítima foi submetida a um exame de sanidade física no Instituto Nina Rodrigues para comprovar o dano<sup>10</sup>. Depois deste procedimento foi encaminhado o mandato intimando as partes envolvidas no caso.

A análise deste processo é importante, pois traz informações sobre como eram direcionadas as ações de ferroviários quando o acordo para resolver estas questões sofria recusa por alguma das partes. No caso de Durval Assis chama à atenção a verdadeira disputa

---

<sup>9</sup> GOMES, Ângela de Castro. A invenção do Trabalhismo. 3º ed. Rio de Janeiro: FGV Ed. 2005.

<sup>10</sup> Processo Trabalhista referente a Durval Assis Magalhães encontrado no Arquivo Público do Estado da Bahia em Salvador.

judicial para julgar sobre quem era “competente”<sup>11</sup> para julgar a ação movida por este operário. Basicamente, o conflito envolveu os sujeitos que faziam parte do Juizado da Vara de Acidentes de Trabalho e os do Juizado dos Feitos da Fazenda Nacional. Para tomar parte na audiência foram intimados o “(...) o diretor da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, do autor, residente em Periperi, ao Dr. Procurador da República e do Dr. Adjunto de Promotor. (...)”<sup>12</sup>.

Conflito, contradição e confusão são palavras que descrevem com ênfase a análise do processo. Durante o desenrolar da ação, o representante da Leste, o Dr. Afonso Maciel Neto afirmou que a Viação Férrea Federal não podia pagar a referida indenização ao operário, pois este era regido por outro Estatuto, o dos funcionários públicos. Sendo assim não poderia ser julgado pelo Juizado da Vara de Acidentes do Trabalho, mas pelo Juizado dos Feitos da Fazenda Nacional. O segundo foi considerado o órgão competente para julgar a ação movida pelo ferroviário, segundo o Dr. Afonso Maciel.

Cabe destacar que na análise de outro processo, o de Manoel Rodrigues, que se refere a acidente no dia 08 de maio de 1945 e que também entrou na justiça contra a empresa ferroviária, o autor não conseguiu a indenização a que pleiteava. O indeferimento se deu porque em exame realizado em período posterior ao acidente, nenhuma lesão ficou comprovada (foi salientado no processo que não se excluía que o dano tenha ocorrido temporariamente).

O processo foi arquivado e Manoel Rodrigues não conseguiu o pagamento que desejava. O que é importante salientar é que, neste outro caso o Juizado da Vara de Acidentes de Trabalho julgou a questão, mesmo tendo sido considerado “incompetente” para resolver a ação. No caso de Durval Assis Magalhães o que teria causado tanta polêmica em torno da forma correta de julgar a ação? Havia outros interesses em jogo neste momento? Porque o procedimento foi distinto nestes dois processos movidos contra a mesma empresa e por conta também de acidentes de trabalho?

No caso de Durval Assis Magalhães segundo a sentença do juizado da Vara de Acidentes de Trabalho a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro foi condenada a pagar a indenização requerida por Durval Assis. Em contrapartida, a Procuradoria da República recorreu desta decisão, gerando um conflito que pode ser reconstituído através da análise do processo, não cabendo aqui nesta comunicação esmiuçar os meandros judiciais.

---

<sup>11</sup> Esta competência segundo a leitura do processo refere-se a utilização da maneira correta da legislação que regula os acidentes de trabalho.

<sup>12</sup> Processo Trabalhista referente a Durval Assis Magalhães encontrado no Arquivo Público do Estado da Bahia.

Quando se problematiza as leis que regulavam o trabalho neste período, como as leis de 1943 que prometem ganhos aos operários, é preciso questionar que resultados foram esses? Houve disputas na justiça para julgar o caso de Durval Assis que se prolongaram por vários anos, mas por ora vale dizer que este ferroviário esteve lutando pela efetivação do seu direito, tentando obter o pagamento da indenização.

## **5. Considerações Finais**

Este artigo levanta um tema importante para a pesquisa acerca da relação desenvolvida entre a classe trabalhadora e o Estado a partir da década de 1930. Conforme a análise aqui empreendida, o período que se inicia em 1930 no que tange as condições de trabalho dos operários ferroviários baianos não mudou tanto como se esperava. Eles continuaram a ser explorados no trabalho e sofreram as consequências das crises que atingiram a Bahia e a empresa de serviço de transporte. Apesar da difusão do discurso que veiculou idéias de que Vargas era o “protetor” dos trabalhadores, o que ocorreu foi um acordo entre operários e governo em que os primeiros não demonstraram subserviência, mas habilidade e astúcia ao se posicionar em alguns momentos ao lado do Estado na busca de melhorias de suas condições de trabalho e conseqüentemente de vida.

Conclui-se também que após o período de greves ferroviárias noticiadas pelos jornais foi preciso encarar uma nova realidade marcada por um declínio nas manifestações grevistas, mas que não significou ausência de luta. A análise aponta para formas de resistência no âmbito institucional através das ações judiciais em busca de direitos sociais. Os processos trabalhistas são fontes de pesquisa que trazem contribuições para a historiografia do Brasil e da Bahia, enriquecendo o debate sobre as décadas de 1930 e 1940, trazendo à luz formas de resistência do operariado baiano.

## **BIBLIOGRAFIA**

- CAMELO FILHO, J.V. *A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*. Tese de doutorado. Campinas SP, Unicamp, 2000.
- FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida N. (org.) *O Brasil Republicano. O tempo do liberalismo excludente*. V. 2, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- FRENCH, John D. *Afogados em Leis. A CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros*. Editora Fundação Perseu Abramo. 2001.
- FONTES, J. Raimundo. *A Bahia de todos os trabalhadores (1930-1947)*. Tese de Doutorado. São Paulo, FFLCH/USP, 1997.
- GOMES, Ângela de Castro. *A invenção do Trabalhismo*. 3º ed. Rio de Janeiro: FGV Ed., 2005.

- MAIA, Andréa C. N. A “*A fúria das mulheres grevistas: política, ferrovia e família ferroviária no Oeste de Minas Gerais (décadas de 30, 40 e 50)*”. In: *Cronos: Revista de História*. N. 6.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *O Sindicalismo Brasileiro após 1930*. Rio de Janeiro. J. Zahar, 2003.
- MEYER, Vitor Augusto. *Auge e Declínio dos ferroviários na Bahia (1858-1964)*. Projeto de Pesquisa. Feira de Santana, UEFS, 2001.
- MONTEIRO, Cláudia. *Ferrovários em greve: relações de dominação e resistência na RVPSC*. *Revista de História Regional* 12(1): 9-24, Verão, 2007.
- PARANHOS, Adalberto. *O Roubo da Fala. Origens da ideologia do Trabalhismo no Brasil*. Editorial Boitempo. 1999.
- SAMPAIO, Consuelo Novais. *Poder e Representação: O Legislativo da Bahia na Segunda República, 1930-1937*. Salvador: Assembléia Legislativa. Assessoria de Comunicação Social, 1992.
- SILVA, Paulo Santos. *Âncoras de Tradição: luta política, intelectuais e construção do discurso histórico na Bahia (1930-1949)*. Salvador, EDUFBA, 2000.
- SOUZA, Robério Santos. *Experiências de Trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: Trabalho, Solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Campinas, SP. UNICAMP, 2007.
- TENORIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Maceió: EDUFAL, 1979.
- THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. 3 v.
- ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia*. Feira de Santana: UEFS, 2001.