

"Com a Máxima Mutualidade": A Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité - Fortaleza de 1891 aos anos de 1930.

Kleitton Nazareno Santiago Mota.*

Resumo: O objetivo dessa pesquisa é analisar a experiência de formação, reestruturação e desenvolvimento da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, dando destaque para a ação dos trabalhadores ferroviários na composição dos benefícios oferecidos pela mutual. Essa experiência revela que a Sociedade foi se constituindo como um caminho de melhoria de vida para os trabalhadores, tendo a saúde, a instrução e o acesso à empréstimos e à assistência judiciária seus pontos de apoio. Os marcos cronológicos do estudo são balizados entre a criação da Sociedade Beneficente em 1891 e os anos de 1930, quando começam a ser sentidos os efeitos da Lei Eloy Chaves, promulgada em 1923, que criou as Caixas de Aposentadorias e Pensões, inaugurando a previdência social promovida pelo Estado no Brasil.

Abstract: The object of this research is to analyze the experience of the formation, to reconstruct and the development of the Baturite's Railroad Charity Society, to pointing the action of railroad workers in the benefit compositions mutual offered. This experience show us that the Society was constitute itself a better way of life for the works, with the health, education and the access to loans and judiciary assistance in your point of support. The chronological landmark of the study are between the creation of Charity Society in 1891 and the 1930's, when starts to be feel the effects of the Eloy Chaves Low, to was approved in 1923, that created the Account of Retirements and pensions, inauguration the social security promoted for the Government in Brazil.

Em 20 de janeiro de 1872, tinha início a construção da Estrada de Ferro de Baturité. Na época, a grande motivação econômica da obra girava em torno do comércio de abastecimento de alimentos para Fortaleza e no escoamento da produção de café da região da serra de Baturité, distante cerca de 100 km da capital. Um ano depois, o trem impressionava os habitantes do centro de Fortaleza com a volta inaugural da locomotiva *Fortaleza*, sob o olhar atento de mais de oito mil pessoas, entre a Estação Central João Felipe e o pequeno ramal de Arronches, hoje bairro de Parangaba.¹

Em 1875, a marcha dos trabalhos da ferrovia foi interrompida pela escassez de recursos financeiros, sendo retomados em 1878, no contexto da seca de 1877-1879, quando o governo Imperial encampou a ferrovia para abrir frentes de trabalho para os sertanejos

* Mestrando em História Social da Universidade Federal do Ceará.

¹ MEMORIA, Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial. 1923. Academia Cearense de Letras.

vitimados pela estiagem. Esse episódio mudou a história da Estrada de Ferro de Baturité que passou a ser identificada como uma das soluções para o problema das secas no Ceará.²

No alvorecer da República, centenas de trabalhadores continuam sendo recrutados para os serviços de manutenção e prolongamento da Estrada, fazendo da ferrovia de Baturité o maior núcleo proletário do estado. A maioria desses trabalhadores ou *proletários sertanejos*³, como dizia Rodolpho Theophilo, começam a viver pela primeira vez as experiências do trabalho moderno, marcada por longas jornadas, baixos salários, forte disciplina e problemas de carestia de vida.

Nesse contexto de privação foi criada a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, no dia 29 de março de 1891. Depois de um abaixo assinado movido pelos trabalhadores, o Engenheiro Chefe Ernesto Antônio Lassance Cunha resolve apoiar a criação de uma sociedade de ajuda mútua para os servidores da ferrovia.⁴ A razão para a instalação da agremiação, segundo o engenheiro era criar *uma associação protetora, com fim de minorar o quanto possível aquelas dificuldades vivida pelos ferroviários*.⁵ Participaram cerimônia 353 ferroviários, que foram considerados sócios fundadores. Em seguida, correu entre os presentes uma bolsa, coletando alguns trocados que somaram 46\$000 réis, sendo destinados a formar o fundo social da organização.

A filiação era voluntária, sendo a Sociedade mantida pelas contribuições mensais dos associados, que poderia equivaler a um dia de serviço ou a uma porcentagem dos seus vencimentos. Para ser aceito, o ferroviários precisava ser indicado por um sócio mais antigo e aprovado seu nome em assembléia. A partir de então, esse teria acesso aos benefícios da Sociedade. Segundo seus estatutos; *qualquer empregado da parte em trafego ou prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, que tenha ou não nomeação, seja qual for a sua categoria, emprego ou officio*.⁶

Pode-se dizer que a Sociedade Beneficente nasceu das necessidades dos trabalhadores e do paternalismo da administração da Estrada de Ferro, que implicava também controle. Para os ferroviários, era um meio prático de resolver situações cotidianas, baseada em valores de cooperação, solidariedade e identidade sócio-profissional. O socorro em tempos de doença,

² CANDIDO, Tyrone. **Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)**. Fortaleza. Secretaria da cultura do Ceará. Coleção – Outras Histórias. 2005.

³ THEOPHILO, Rodolpho. **A Seca de 1915**. Fortaleza Edições UFC. 1980. p. 58.

⁴ Arquivo da Sociedade Beneficente dos Ferroviários. **Ata de instalação da Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité**. Fortaleza, 29 de Março de 1891.

⁵ Idem.

⁶ APEC – Portarias Diversas. Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. Fortaleza, 08 de junho de 1891.

acidente, velhice e morte tinha a intenção de assegurar a subsistência do trabalhador e de sua família, entendida como extensão do mesmo, sendo dotada também de direitos perante a agremiação.

Inicialmente, a Beneficente prestava auxílios pecuniários em casos de doença, acidente, morte, invalidez e *extrema velhice*, como afirmava seu Estatuto.⁷ Os auxílios eram reivindicados por meio de petições feitas por escrito, apresentadas durante as reuniões de assembléia. Geralmente a mãe do associado, a esposa ou ele próprio é que levava a requisição para ser avaliada, evidenciando a participação da família no cotidiano da vida associativa da Sociedade Beneficente.

Ao longo do tempo, a noção de benefício foi sendo ampliada, incorporando serviços de assistência médico-farmacêutico, escola de primeiras letras, concessão de empréstimos, cooperativa de consumo e assistência jurídica.

O objetivo desse estudo é analisar a experiência da Sociedade Beneficente no campo das relações de vida e trabalho dos ferroviários do Ceará. Aspectos materiais, como alimentação, moradia, locomoção, contexto familiar e de trabalho foram levados em consideração, tanto quanto o universo associativo, expresso nas tradições, datas, símbolos, idéias e ritos da agremiação.

Historicamente estas sociedades surgiram quando os trabalhadores buscavam maneiras de atenuar os efeitos negativos do capitalismo. Baixos salários, más condições de trabalho, longas jornadas, ausência de proteção por parte do Estado foram alguns dos elementos que tornavam a vida dos proletários mais difícil, criando uma demanda social para a formação desse tipo de agremiação. Entretanto, esse fenômeno não pode ser explicado somente como consequência da miséria dos menos afortunados. Afinal quando não foi dura a vida dos pobres? Ao que tudo indica, as novas sociedades refletiam um processo maior de mudanças sócio-culturais, onde a caridade pública e privada fora sobrepujada pela livre associação horizontal de indivíduos dotados de interesses semelhantes.

As sociedades de socorro mútuo cumpriram uma função destacada como elemento de formação e sociabilidade da classe trabalhadora. Entre suas atribuições, além da seguridade física e familiar, foi um veículo de convivência democrática, onde valores como solidariedade, companheirismo e fraternidade floresceram, tendo como referência muitas vezes o mundo do trabalho. Isso por que, nem sempre essas agremiações se constituíam como

⁷ Idem.

entidades de trabalhadores, podendo ser formadas tendo como referência aspectos étnicos, religiosos ou com relação a espaços de moradia.

Para Tânia Regina de Luca, as mutuais organizadas por companhias ferroviárias foram marcadas pelo controle estratégico das empresas, chegando em alguns casos, a ser motivo de revolta entre os trabalhadores⁸. Na mesma direção caminha a argumentação de Beatriz Loner, ao citar o exemplo da Caixa de Socorros da Fiação e Tecidos de Pelotas, em 1912, que tinha sua direção controlada pelos patrões, com a *função de acalmar os trabalhadores*, revertendo para a caixa da mutual parte dos valores arrecadados com as multas descontadas dos vencimentos dos operários.⁹ No caso da Sociedade Beneficente, ao que tudo indica o caminho foi outro, pois apesar da presença de elementos ligados a administração da Estrada, a Sociedade foi apoiada pelos trabalhadores e seu desenvolvimento caminhou na direção das necessidades coletivas da maioria proletária.

Contudo, a falta de pagamento das mensalidades foi um dos grandes problemas enfrentados pela Sociedade, sendo a causa da maioria das eliminações entre os sócios da mutual. Ainda em 1891, o tesoureiro da Beneficente, alertava que se tal situação permanecesse, *a Sociedade caminhará para a certeza da ruína*.¹⁰ Pouco tempo depois, a própria diretoria admitia que a falta de pagamento tinha raiz na carestia de vida enfrentada pelos trabalhadores ferroviários, sendo a classe dos jornaleiros a mais afetada.

Esse quadro pode ser melhor entendido se levarmos em conta a crise econômica dos primeiros anos da República, que teve entre seus reflexos a inflação da moeda e a diminuição do poder de compra dos trabalhadores.¹¹

No Ceará, esses efeitos podem ser visto na imprensa ao analisar que:

*Atualmente o mercado do Ceará é o que apresenta maior alta dos preços em toda a confederação brasileira, sem um motivo real para explica-lo. Se indagarmos do comerciante o motivo por que triplica o preço das mercadorias, elle nos responderá com um riso malicioso – É o cambio.”*¹²

No ano de 1892, a Sociedade perdeu 81 sócios, fato que pesou na decisão de dispensar o médico Eduardo Salgado que servia aos associados da Beneficente. Essa tendência só se

⁸ DE LUCA, Tânia R. **O Sonho do Futuro Assegurado: O Mutualismo em São Paulo**. São Paulo, Contexto. 1990. p. 58.

⁹ LONER, Beatriz Ana. **Construção de Classe: Operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)**. Pelotas. Unitrabalho, Ed. e Gráfica Universitária – UFPE. 2001. p. 99.

¹⁰ ¹¹ Ata da sessão ordinária de 19 de Outubro de 1891.

¹¹ HAHNER, June E. **Pobreza e Política: Os Pobres Urbanos no Brasil – 1870/1920**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília. 1993.p.111.

¹² **O Operário**. Fortaleza. 27 de março de 1892.

agravou no ano seguinte levando ao que tudo indica a paralisação parcial das atividades da Sociedade no ano de 1894. O processo parece ter se arrastado durante alguns anos, sendo difícil rastreá-lo pelas fontes, que vão ficando cada vez mais escassas para esse período. Entretanto, em 1910, há indícios de uma tentativa de soerguer a Sociedade Beneficente, sendo a iniciativa malograda.

Mais de duas décadas haviam se passado desde a fundação da Sociedade Beneficente em 1891, quando no dia 3 de março de 1916, os ferroviários do setor de tráfego Manoel Barbosa Maciel, Arthur de Moura Ramos, Raul Braga, Alfredo Feitosa, Galileu de Alencar, Francisco Esteves, José Xavier de Castro, Clovis Meton de Alencar, José Batista Teixeira, Durval Augusto Dória, Antonio de Sousa Leão e Francisco Rodrigues decidiram criar um serviço de assistência médica para os trabalhadores da Estrada de Ferro. O representante do setor da via-permanente, Arthur de Moura Ramos declarou que:

O fim daquela reunião dos seus collegas tinha por objecto tratar da organização de uma beneficente para o pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, começando por uma “Assistência Médica”, tão útil a agremiação de que fazia parte, isto até que com os progressos da nova instituição podessem soerguer a primitiva “Sociedade Beneficente”, que, de há muito se achava paralizada à falta de fundos suficientes para manter-se e mais ainda a falta de estímulo¹³.

De modo semelhante ao que aconteceu em 1891, um requerimento foi assinado por todos ali presentes acompanhado do Estatuto elaborado para a nova instituição. O documento foi entregue ao Engenheiro Chefe Henrique Eduardo de Couto Fernandes dizendo que o objetivo da reunião era *levar a efeito a criação de um serviço médico permanente para o pessoal da parte em tráfego, da mesma Estrada, instituindo um fundo de reserva para mantê-los sob a denominação de “Caixa Sanitária.”*¹⁴

A iniciativa buscava criar uma instituição que promovesse a proteção mútua, tendo como ponto de partida a construção de um ambulatório médico mantido pelas contribuições dos ferroviários. Esse padrão de mobilização, dirigido pelos trabalhadores ferroviários do tráfego seria repetido inúmeras dentro da Sociedade Beneficente, sendo os abaixo assinados um traço característico da sua organização. As listas de assinaturas, cartas e requerimentos percorriam às vezes quilômetros, levando reivindicações e propostas dos ferroviários espalhados por toda a linha. Assim, foram criados ambulatórios e serviços de empréstimo, assistência jurídica e cooperativa de consumo em diversos ramais da ferrovia, ampliando o

¹³ Ata da Instalação da Assistência Médica. Fortaleza. 3 de Março de 1916.

¹⁴ Idem.

raio de ação da Beneficente por diversos municípios. Exemplos desse tipo de ação podem ser observados nos abaixo assinados *pedindo ambulância para a cidade de Senador Pompeu*,¹⁵ ou reivindicando médicos e redução de juros de empréstimos para os associados em Quixadá, Iguatú e Cedro.

Longe da frieza dos estatutos, a experiência de criação dos benefícios revela o envolvimento ativo dos trabalhadores na promoção dos serviços que mais necessitavam, sendo esse processo acompanhado pelas mudanças sociais na concepção de instrução, medicina, direito e cultura vivenciada pelos trabalhadores.

Para muitos ferroviários a assistência médica significou a reorganização da Sociedade Beneficente, sendo o nome e os arquivos da experiência de 1891 retomados pelos agremiados de 1916. O caráter voluntário da filiação permaneceu, com a diferença que o pagamento das mensalidades seria desconto em folha, com o fim de dar maior estabilidade financeira a Sociedade.

Apostando no paternalismo da empresa, os ferroviários desejavam organizar serviços regulares de assistência usando as instalações da própria ferrovia. Por essa razão, procuravam manter uma relação de cordialidade centrada no engenheiro chefe Couto Fernandes. Esse engenheiro rapidamente se envolve com a direção da Sociedade, sendo eleito seguidamente até o 1922 quando foi exonerado da Estrada de Ferro.

Entretanto, apesar do espírito de conciliação, foram muitos os conflitos envolvendo trabalhadores e engenheiros da ferrovia. Exemplos como as greves das oficinas da Estrada de 1891, 1902 e 1912 evidenciam os momentos de ruptura e de ação direta dos trabalhadores ferroviários na luta por melhores condições de vida. A Sociedade não participa das greves, mas muitos dos seus membros se envolvem nos movimentos, demonstrando que os trabalhadores cumprem papéis diferenciados conforme o espaço e o contexto dentro do movimento operário. Por outro lado não é encontrada nenhuma menção contrária as reivindicações levantadas pelas greves. O que leva a supor que a Sociedade manteve uma postura de certa neutralidade, sendo seu campo de ação a proteção e o socorro.

Entre 1916 e 1926, a Sociedade Beneficente do Pessoal da Baturité foi agregando uma série de funções que ultrapassavam as prerrogativas assistenciais. O auxílio doença e principalmente o auxílio funeral sempre tiveram grande importância, mas outros serviços surgiram ao longo dos anos. Em 1917, os ferroviários conseguiram ter acesso a crédito por meio da Beneficente que emprestava quantias em dinheiro a juros baixos aos trabalhadores da

¹⁵ Ata da sessão ordinária de 7 de agosto de 1925.

ferrovia. No ano seguinte a Sociedade montou uma Escola de primeiras letras de funcionamento noturno. A casa de ensino abria suas portas para os trabalhadores e seus filhos, e tinha como preceito a instrução como elevação do espírito e progresso social. Em 1921, para complementar o serviço de ambulatório médico foi criada a farmácia da Sociedade Beneficente com a missão de manipular e vender remédios a preços mais baratos aos trabalhadores da ferrovia. Nessa mesma linha houve algumas tentativas de se montar uma cooperativa de consumo para a venda de alimentos mais baratos. Já em 1926, atendendo aos reclames dos trabalhadores foi instituído um serviço de assistência jurídica para defender os empregados da ferrovia em caso de envolvimento com ações criminais.

Para Ademar Lourenço, a maioria dos estudos sobre sociedades de socorro mútuo apenas se preocupam em descrever os benefícios, pouco analisando a experiência dos socorros ao longo do tempo¹⁶. Além da perspectiva da mutualidade presente nos auxílios, é preciso questionar que tipo de benefício os associados estão pagando no final das contas. Analisar os benefícios que vão sendo oferecidos pela Sociedade Beneficente, tendo como referência a relação que esses estabelecem com a vida dos trabalhadores fora da ferrovia ajuda a entender de forma mais ampla a experiência dos trabalhadores ferroviários durante o período abordado.

O ano de 1923 assinala a promulgação da Lei Eloy Chaves, responsável pela criação das Caixas de Aposentadorias e Pensões¹⁷. Sem dúvida era um marco na história da previdência social no Brasil. Segundo a lei, os primeiros beneficiados seriam os trabalhadores das ferrovias controladas pelo Estado. A lei proposta pelo deputado Eloy Chaves tinha como base as legislações argentina e alemã, e vinha somar as ações do Estado propostas desde 1919 com a lei referente a acidentes de trabalho.¹⁸ Em muitos aspectos, as Caixas de Aposentadorias e Pensões (CAPs) se assemelhavam as sociedades beneficentes, pois previam em muitas de suas diretrizes serviços já oferecidos pelas mutuais.

No caso dos ferroviários de Fortaleza, a lei de 1923 teve seus primeiros reflexos concretos somente em 1927 quanto a Sociedade Beneficente começou a fazer uma serie de

¹⁶ SILVA Jr. Adhemar Lourenço Da. **As Sociedades de Socorro Mútuo: Estratégias Privadas e Públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940)**. Porto Alegre. Tese defendida no Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. 2004.

¹⁷ Lei Eloy Chaves nº. 4.682, de 24 de fevereiro de 1923 instituiu as caixas de aposentadoria para os ferroviários Ver: VIANNA, Luiz Werneck. **Liberalismo e Sindicalismo no Brasil**. 4ª ed., rev. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. p. 99.

¹⁸ NOMEINI, Paula Christina Bin. **Sociedade Humanitária Operária: O mutualismo no estudo da classe operária**, Monografia premiada no XII concurso de monografias de alunos do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: UNICAMP, 2003. p.98.

modificações em seus estatutos para se adaptar aos parâmetros da nova legislação. Entretanto, é na década de 1930 que a Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rede de Viação Cearense começa a ser organizada, tendo como suporte financeiro contribuições do Estado, da ferrovia e dos trabalhadores. Na prática, as CAPs eram sustentadas basicamente pelo Estado e pelas contribuições dos trabalhadores descontadas em folha. Isso gerou um acúmulo de despesas nas contas da maioria dos trabalhadores, que tinha agora dois valores de mensalidade a serem pagos. Um para a Sociedade Beneficente e o outro para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, que ao contrário da primeira era cobrado compulsoriamente. Esse processo não levou ao fim das atividades Sociedade Beneficente, mas modificou fortemente seu papel e suas ações no meio dos trabalhadores ferroviários do Ceará. Atualmente a Sociedade Beneficente se conserva no antigo sobrado localizado entre as ruas 24 de maio e senador Alencar e é conhecida entre seus membros como a centenária.

Bibliografia.

CANDIDO, Tyrone Apolo. **Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)**. Fortaleza. Secretaria da cultura do Ceará. Coleção – Outras Histórias. 2005.

DE LUCA, Tânia Regina. **O Sonho do Futuro Assegurado: O Mutualismo em São Paulo**. São Paulo, Contexto. 1990

HAHNER, June E. **Pobreza e Política: Os Pobres Urbanos no Brasil – 1870/1920**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília. 1993.

LONER, Beatriz Ana. **Construção de Classe: Operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)**. Pelotas. Unitrabalho, Editora e Gráfica Universitária – UFPe. 2001.

MEMORIA, Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial. 1923.

NOMELINI, Paula Christina Bin. **Sociedade Humanitária Operária: O mutualismo no estudo da classe operária**, Monografia premiada no XII concurso de monografias de alunos do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: UNICAMP, 2003.

OLIVEIRA, André Luis Frota de. **A Estrada de Ferro de Sobral**. Fortaleza. Expressão gráfica e editora LTDA. 1994.

SILVA Jr. Adhemar Lourenço Da. **As Sociedades de Socorro Mútuo: Estratégias Privadas e Públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940)**. Porto Alegre. Tese defendida no Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. 2004.

THEOPHILO, Rodolpho. **A Seca de 1915**. Fortaleza Edições UFC. 1980.