

A TOMADA DO TREM: A GREVE DE 1914 DOS FERROVIÁRIOS DA NOROESTE

*Guilherme Grandi¹
Diego Francisco de Carvalho²*

RESUMO: O presente artigo aborda uma greve de trabalhadores da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ocorrida em abril de 1914, quando um grupo de ferroviários paralisou os serviços na linha e formou o “trem grevista” que, partindo da cidade de Itapura, se dirigiu a Bauru onde se localizava o escritório administrativo central da ferrovia. A partir da análise dos autos do inquérito policial instaurado no dia 17 de maio de 1914 na delegacia da cidade de Bauru, nosso objetivo é elucidar os principais condicionantes que marcaram essa que foi uma das primeiras greves de que se tem registro do movimento de trabalhadores ferroviários do estado de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovias. Greve. Movimento operário.

ABSTRACT: This article discusses the strike of the Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil's workers, that occurred on April 1914, when a workers group halted services on the railway and formed the “train strike” that went from the city of Itapura to Bauru, where was located the central administrative office of the railroad. From the analysis of the files from the investigation conducted on May 17, 1914 by the police station of Bauru, we aim to elucidate the principal factors that marked this that was one of

¹ Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP) e professor da Faculdade Cásper Líbero.

² Doutorando do Programa de Pós-graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo (USP).

the first strikes on record from the movement of railway workers in the state of Sao Paulo.

KEYWORDS: Railways. Strike. Labor movement.

Introdução

Qual a importância de um movimento grevista para a pesquisa histórica? Por que, de modo geral, há poucos historiadores no Brasil que se propõem a pesquisar os temas relacionados ao trabalho ferroviário? Afinal, quais seriam os instrumentos, os meios, as fontes documentais existentes, e necessárias, para se levar adiante uma pesquisa histórica dessa natureza?

Essas são questões que nos levaram a abordar o tema aqui proposto: a greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ocorrida no ano de 1914. Nossa intenção não é responder todas as indagações acima mencionadas, mas, sobretudo, consiste na tentativa de nos aproximar do sentido histórico das reivindicações desses ferroviários da Noroeste. Assim, pretende-se compreender as motivações da greve de 1914 através da reflexão acerca do noticiário de parte da imprensa da época e, principalmente, através dos depoimentos à polícia de alguns dos principais protagonistas desse movimento grevista. Esses depoimentos estão reunidos em uma fonte inédita aos estudos de história ferroviária que temos conhecimento: os autos do inquérito policial da delegacia do município de Bauru de maio de 1914.

Obviamente, em se tratando de uma pesquisa histórica, não podemos prescindir dos diversos trabalhos relacionados, direta ou indiretamente, ao tema que vieram a lume nos últimos anos. Chama-nos a atenção o número expressivo de dissertações e teses acadêmicas a respeito das estradas de ferro no Brasil e, em particular, sobre a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste. Esses trabalhos abordam uma grande variedade de temas relativos a essa ferrovia, tais como: as transformações do território como consequência da construção da estrada; o impacto

da ferrovia no imaginário dos indivíduos, tanto dos trabalhadores quanto dos usuários; a questão das reservas indígenas e o combate dos índios pela salvaguarda de suas terras; o caráter geopolítico em detrimento do caráter econômico da Noroeste; o surgimento das cidades ao longo da linha ferroviária; entre outros.

No tocante à questão do trabalho ferroviário, destacamos a dissertação de mestrado de Maria Inês Malta Castro, defendida no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp em 1993. Nesse trabalho, a autora observa que o aparato policial do Rio de Janeiro e de São Paulo frequentemente enviava os considerados “infratores” para trabalharem à força na construção da Noroeste (1993, p. 191). Ela destaca também, que a primeira greve ferroviária na Noroeste ocorreu em agosto de 1913, devido aos atrasos no pagamento de salários. Em seguida, viriam mais duas greves, a de 1914 – objeto privilegiado neste artigo – e a de 1915 (1993, p. 217, 220-224).

Outro importante estudo sobre a Noroeste é a tese de doutorado de Paulo Roberto Cimó Queiroz, defendida em 1999 na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP e publicada em livro no ano de 2004. Logo na introdução desse adensado trabalho, o autor chama a atenção para uma série de problemas e dificuldades associadas à construção da Noroeste, principalmente no trecho correspondente à seção paulista da ferrovia. Nas primeiras décadas do século XX, parte considerável do oeste do estado de São Paulo ainda estava praticamente inabitada pelo homem branco, ou seja, era uma região quase que inexplorada comparativamente ao sul do Mato Grosso, região que, por sinal, também foi atingida pelos trilhos da Noroeste (QUEIROZ, 2004, p. 24).

Com efeito, convém destacarmos, numa primeira tentativa de delineamento do nosso objeto, uma lúcida observação do referido autor que mostra com demasiada amplitude a problemática sobre a qual pretendemos repertoriar:

Assim, é também notável que as péssimas condições de trabalho, tanto em São Paulo como em Mato Grosso, acrescidas do autoritarismo dos empreiteiros, seus infames métodos de recrutamento e constantes atrasos no pagamento de salários, motivaram intensa campanha de denúncia por parte da imprensa operária do sudeste e produziram as primeiras greves de que se têm notícias nessas partes percorridas pela estrada (QUEIROZ, 2004, p. 25).

Pode-se complementar essa inferência por meio da constatação de que as ferrovias introduziram uma dinâmica de trabalho regular ao agirem como verdadeiras “escolas” na formação de uma conduta de trabalho, além de terem introduzido um mercado de trabalho livre importante para a formação do proletariado no Brasil, principalmente em São Paulo (Costa, 1976, p. 161).

O advento das companhias ferroviárias acarretou mudanças significativas nas relações de trabalho no Brasil. A legislação proibindo a utilização dos escravos na construção de estradas, a necessidade de mão de obra qualificada para os trabalhos de operação e manutenção das linhas e a presença maciça de imigrantes nos serviços das diversas ferrovias implantadas no país, tudo isso contribuiu fortemente para o movimento de transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado.

José Cechin (1978, p. 13-14) pondera que as ferrovias reduziram os custos com transporte, ampliaram mercados e, além disso, submetem todas as unidades produtivas situadas em seu raio de ação à mesma lei inexorável da concorrência capitalista. O maior problema, porém, segundo o autor, é que a experiência ferroviária no Brasil denota uma inexpressiva interatividade das ferrovias com outros setores industriais, como a mineração de ferro e carvão, a siderurgia e a produção de bens de capital.

No tocante ao processo de trabalho nas ferrovias, observamos que a experiência dos trabalhadores no estado de São Paulo assumiu características singulares em comparação às experiências verificadas em outras regiões do Brasil. A esse

respeito, Maria Lúcia Lamounier (2000, p. 21) afirma que muitos trabalhadores ferroviários provinham da agricultura de exportação. Nos momentos da entressafra do plantio do café se observava uma relativa abundância de mão de obra livre e nativa que acabava, em muitos casos, sendo empregada no trabalho ferroviário, pelo menos por um período determinado.

De acordo com o relatório do engenheiro chefe da *São Paulo Railway Company*, James Brunlees, a escassez de mão de obra ocorria nos períodos de plantação dos cafeeiros e, por conseguinte, os empreiteiros ferroviários tinham que tomar iniciativas seguras contra essa frequente redução da oferta de mão de obra (*Herapath's Railway Journal*, 1863 apud Lamounier, 2000, p. 21).

Sabe-se que muitas companhias ferroviárias disputavam pelo recrutamento da mão de obra mais apta ao trabalho rígido e disciplinado. A preferência era por trabalhadores nacionais pouco especializados – o que permitia o pagamento de salários mais baixos – ou por trabalhadores imigrantes já acostumados às técnicas mais racionalizadas de trabalho.

No caso específico da Noroeste, nem todos os trabalhadores ferroviários tinham treinamento técnico suficiente para as mais diversas capacitações exigidas pelo trabalho ferroviário. Operários oriundos dos estados da Bahia e de Minas Gerais realizavam o trabalho mais árduo de derrubada das matas e o destocamento, enquanto que o assentamento dos dormentes e trilhos ficava a cargo de grupos mais especializados, em geral imigrantes portugueses e espanhóis (GHIRARDELLO, 2002, p. 39).

Aliás, devemos ressaltar que existem aspectos muito distintos entre as atividades de construção, manutenção e operação das estradas de ferro. Essas diferenças vão desde as características dos trabalhadores (como origem, sexo, idade, habilidades, etc.) até as condições de trabalho (organização, remuneração, tempo de serviço, etc.).

Existe entre os autores um consenso acerca das péssimas condições de trabalho durante a fase de construção dos dois trechos da Noroeste: o trecho paulista de Bauru a Itapura, e o

trecho situado em sua maior parte em território mato-grossense, entre Itapura e Corumbá.

De acordo com Nilson Ghirardello (2002, p. 37 e 39), a empresa responsável pela construção da ferrovia, a Construtora Machado de Mello, subempreitava as obras de modo a reduzir ao máximo seus custos. Além disso, havia de fato condições subumanas de trabalho em função da precariedade dos recursos sanitários, da insuficiência de remédios e alimentos e da jornada de dez horas sem descanso semanal.

Castro (1993, p. 185) nota também que muitos trabalhadores viam-se endividados junto aos armazéns mantidos pelo empreiteiro, onde eram obrigados a comprar os alimentos necessários à manutenção da força de trabalho. Já Queiroz (2004, p. 88) ressalta que os trabalhadores adoeciam com certa frequência, vítimas da malária, febre amarela e da leishmaniose, tão comuns nos trechos mais próximos às margens do rio Tietê. Ademais, a construção entre Bauru e Itapura se deparou com a resistência dos índios *Kaingang*, episódio que custou a vida não só dos indígenas, mas também de trabalhadores e engenheiros da ferrovia.

Diante de tais circunstâncias, não é à toa o fato da região da Noroeste, durante as primeiras décadas do século XX, ser considerada um dos locais mais perigosos para o exercício do trabalho assalariado, a ponto da imprensa operária da época referir-se a ela como a “Sibéria Brasileira” (cf. Castro, 1993, p. 5 e 193). Vem a propósito recordar, mais uma vez, que era comum a prática de envio de deportados e encarcerados de outras regiões, tais como São Paulo e Rio de Janeiro, para os trabalhos na Noroeste. Por conta disso, os jornais do município de Bauru não tardaram em registrar a preocupação da opinião pública com a chegada constante de condenados que eram forçados a trabalhar na ferrovia (GHIRARDELLO, 2002, p. 45).

Tomando-se como referência o estudo de Sidney Chalhoub (1986),³ formulado a partir da utilização do mesmo tipo de fonte

³ Chalhoub em *Trabalho, lar e botequim* reconstrói a história dos trabalhadores

primária aqui analisado, o presente artigo tem por objetivo aprofundar o tema das relações de trabalho na Noroeste, através do exame acerca das especificidades históricas que permearam o movimento grevista de 1914, isto é, das motivações que orientaram as principais reivindicações dos ferroviários. Na análise desse problema, contudo, parece razoável levantarmos as seguintes questões: quais os motivos que levaram os ferroviários a decretarem a greve? Quantos se envolveram no movimento grevista? O que eles pretendiam? Seus objetivos foram atingidos? Quem eram seus líderes? Como a Companhia Noroeste reagiu diante da greve? Qual foi o seu desfecho, o seu significado, e quais foram suas principais consequências?

Ferrovia e trabalho na região da Noroeste do Brasil

A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil surgiu em 21 de junho de 1904 no Rio de Janeiro, por meio de uma sociedade anônima composta por apenas nove acionistas: Banco União de São Paulo,⁴ Joaquim Machado de Mello, João Teixeira Soares, Victor Folletête, Arthur Alvim, Álvaro Mendes de Oliveira Castro, Alberto de Sampaio, Francisco Glycério e João Feliciano Pedroso da Costa Ferreira.

do Rio de Janeiro, no início do século XX, por meio de relatos da imprensa da época e do inquérito policial referentes a um conflito entre estivadores que terminou com a morte de Antonio Domingos Guimarães, mais conhecido como Zé Galego. Outro trabalho que nos serviu de base, principalmente com respeito à delimitação dos objetivos do nosso estudo, foi o livro *Senhores e caçadores* de Edward P. Thompson. Nesse trabalho, o autor aborda o contexto em que foi criada a chamada “Lei Negra de Waltham” e suas principais implicações sociais na Inglaterra do século XVIII. As referências completas desses dois trabalhos se encontram ao final do artigo.

⁴ É o mesmo banco que permaneceu por mais dez anos como concessionário da ferrovia, fato este que fortalece a tese do engenheiro Saint-Martin de que o Banco estava à espera de um momento economicamente favorável para que se passasse a concessão para outro, recuperando ao menos os capitais gastos com os estudos preliminares.

A construção e o aparelhamento da linha férrea foram confiados pela Companhia Noroeste a uma empresa com sede em Bruxelas, a *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics* que, por sua vez, subempreitou as obras no Brasil à Empresa Construtora Machado de Mello, de propriedade do Sr. Machado de Mello, um dos nove acionistas da Companhia e que tempos depois viria a ser presidente da Noroeste. A Construtora Machado de Mello repassava a outras empresas menores e prestadoras de serviços os trabalhos da construção. Dessa forma, havia muitos intermediários na construção, o que implicava em muitas empresas tentando obter o maior lucro possível através do alto grau de exploração da mão de obra.

No intuito de contribuir ainda mais para o aumento da lucratividade, esses intermediários realizavam trabalhos simplificados, economizando com material e pagando baixos salários aos operários. A esse respeito, o engenheiro Chefe da Fiscalização, Clodomiro Pereira da Silva, manifestou seu repúdio em resposta ao Ministério da Viação e Obras Públicas:

Devo lembrar que muitos já são os intermediários que se propõem a tirar lucros da construção da estrada, o que naturalmente há de encarecê-la sem necessidade (pelo que o governo não tem o dever de proporcionar lucros para tanto), segundo penso (apud Queiroz, 1992, p. 200 e Ghirardello, 2002, p. 49).

Iniciadas em julho de 1905, as obras de construção da ferrovia foram todas sub-otimizadas ao extremo. A começar pela utilização da bitola de um metro que em ferrovias de grande extensão e penetração era tecnicamente pouco recomendável, como também pela adoção da linha única que impedia o movimento dos trens nos dois sentidos (GHIRARDELLO, 2002, p. 51). Os pontilhões foram substituídos por bueiros, pontes foram raras e de pequeno vão, pedregulhos ou britas não foram colocadas como lastro sob os trilhos e, além disso, ocorreu a utilização de materiais mais baratos, como a madeira e a areia em substituição a tijolos e trilhos. As estações, inclusive a de Bauru, foram construídas com

madeira e cobertas com telhas de zinco, passando um aspecto de simplicidade e rusticidade (GHIRARDELLO, 2002, p. 49-56).

No projeto original de concessão da obra estabeleceu-se como ponto inicial da ferrovia a cidade de Bauru, no estado de São Paulo e, como ponto final, a cidade de Cuiabá, no estado de Mato Grosso. Apesar da construção ter seguido em ritmo regular, em abril de 1907, o Governo Federal, através de um decreto, determinou que Corumbá (cidade localizada no atual estado do Mato Grosso do Sul) seria o novo ponto final da ferrovia. As referências bibliográficas apontam para diversos fatores que teriam levado a esta mudança; um deles foi o estremecimento das relações diplomáticas entre Brasil e Argentina, que tinha por fundamento o temor do governo brasileiro com respeito à possibilidade das autoridades argentinas encabeçarem o projeto de recomposição do Vice-Reino do Prata, visando reunir num único país a Argentina e alguns de seus países vizinhos.⁵

Em 24 de março de 1908, um novo Decreto, o de nº 6899, alterou o contrato da Companhia Noroeste para a construção da referida ferrovia:

Artigo único - cláusulas a que se refere o decreto nº 6899:

I - a concessão feita a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil pelo decreto nº 5349, de 18 de outubro de 1904, da estrada de ferro de Bauru a Cuiabá, fica restringida ao trecho de Bauru a Itapura, e, somente em relação a este, continua em vigor o contrato celebrado em 01 de dezembro de 1904.

II - o trecho de Itapura a Cuiabá, cuja concessão fica sem efeito, é substituído pela estrada de ferro Itapura a Corumbá e daí a

⁵ Brasil e Argentina disputavam influência política e econômica sobre os países vizinhos como Uruguai, Bolívia e Paraguai. A construção da ferrovia Noroeste do Brasil, tendo como ponto final a cidade de Corumbá, significava um caminho alternativo para o escoamento da produção desses países que era feito pelo rio da Prata, dominado pelos argentinos. Além disso, o estabelecimento do ponto final em Corumbá seria uma forma de impedir possíveis invasões dos países vizinhos nesta região, principalmente da Argentina.

fronteira do Brasil com a Bolívia, a qual será de propriedade da União, construída pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e arrendada pelo prazo de 60 anos a mesma Companhia, que não terá direito a indenização alguma em virtude da anulação da concessão referente ao trecho de Itapura a Cuiabá.⁶

Com essa modificação, a Estrada de Ferro Bauru-Cuiabá foi transformada, na prática, em duas estradas independentes e interligadas: a Estrada de Ferro Bauru-Itapura, que pertencia à Companhia Noroeste, e a Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, de propriedade da União, mas que seria construída e arrendada pela Companhia Noroeste.

O Decreto nº 6899 também determinou que a construção da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá começasse pelos dois lados, ou seja, por Itapura (em direção a oeste) e, ao mesmo tempo, por Porto Esperança (em direção a leste), cidade localizada à margem do rio Paraguai, de modo a permitir com que as duas pontas se encontrassem. A data para a junção das duas estradas era 30 de setembro de 1910. Entretanto, mesmo após duas prorrogações do prazo para o término das obras, em 1910 e 1912, a Companhia Noroeste não conseguiu unir as duas pontas da ferrovia.

Por conta disso, as relações entre o Governo Federal e a Companhia foram se desgastando pouco a pouco. Para o trecho mato-grossense, a Noroeste alegava existir dificuldades de se trabalhar com dois locais de serviço, principalmente no que se refere ao recrutamento de trabalhadores e aos custos com o transporte de equipamentos (RCNB, 1911, p. 1-7). Quanto ao trecho paulista, havia reclamações a respeito das febres malignas, em especial perto do rio Tietê, e dos ataques dos índios *kaingangues* que comprometiam a segurança dos trabalhadores (RCNB, 1910, p. 5-6). Outra queixa constante eram as intervenções da Inspeção Federal de Fiscalização

⁶ *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908. Anexo 1, p. 18. (referenciado a partir de agora no corpo do texto pela sigla RCNB).*

das Estradas de Ferro, que constantemente aplicava multas à Companhia e determinava modificações no traçado, implicando assim em maiores gastos (RCNB, 1916, p. 38-40).

Por outro lado, o Governo Federal questionava o não cumprimento do prazo para a entrega da obra que, como já foi mencionado, havia sido prorrogado por duas vezes, em 1910 e 1912. Além disso, o governo se mostrava insatisfeito com a irregularidade no funcionamento da ferrovia e com a má qualidade de suas instalações a ponto de, em fins de 1913, declarar a caducidade do contrato com a Companhia Noroeste para a construção e arrendamento da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, passando as obras pendentes e o trecho já em funcionamento para a administração da União. Com o prosseguimento das obras, agora sob responsabilidade do Estado, os dois extremos da ferrovia se juntaram em 31 de agosto de 1914, ligeiramente a leste da cidade de Campo Grande, num local que ficou conhecido como “Ligação”. Com essa junção das duas ferrovias, abriu-se ao tráfego, ainda em 1914, toda a linha entre Bauru-SP e Porto Esperança-MS, formando-se assim uma grande via com 1.272 quilômetros de extensão.

Os desentendimentos entre a Companhia Noroeste e o poder público continuavam quando, em fins de 1917, a União encampou a Estrada de Ferro Bauru-Itapura, mediante pagamento de 14.861:024\$568 (NEVES, 1958, p. 92). Incorporadas à Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, as duas estradas passaram a se denominar “Estrada de Ferro Bauru a Porto Esperança”. Pouco tempo depois, seu nome se modificaria para “Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (QUEIROZ, 1997, p. 15).

Para levar os trilhos à cidade de Corumbá, havia o desafio de atravessar o rio Paraguai com seus mais de 2.000 metros de largura, o que tornava latente a necessidade de se construir uma ponte. Com efeito, essa iniciativa já havia sido mencionada no relatório da Companhia Noroeste de 1908, todavia, o projeto da ponte só se materializou em 1947, quando foi aberta ao tráfego. Até 1952, Porto Esperança, cidade portuária localizada a leste

do rio Paraguai, era o ponto final da ferrovia.⁷

De Araçatuba, no extremo oeste do estado de São Paulo, até as margens do rio Paraná, já próximo à Mato Grosso, observava-se a alta incidência de doenças acarretando as frequentes baixas do plantel de operários. Segundo Castro (1993, p. 189-190), o engenheiro João Teixeira Soares atribuía à insalubridade da região a impermanência dos ferroviários nas frentes de trabalho. A autora ainda destaca que as intempéries da região associadas às más condições de trabalho oferecidas pela empreiteira (na etapa de construção) e pela Companhia (no que tange a operação e manutenção) exigiam a constante reposição da mão de obra.

Esses “esforços”, obtidos com os mais variados recursos, chegavam combalidos aos lugares onde a construção ia se fazendo, enfraquecidos pela dura viagem através do sertão e sofrendo toda sorte de privações. A empreiteira, encarregada da direção geral das obras, não hesitou em empregar todos os meios ao seu dispor para recrutar novos trabalhadores. A questão primordial que se colocava era encontrar meios de substituir os “inutilizados” ou mortos (CASTRO, 1993, p. 190).

A pesquisa com jornais contemporâneos à construção da ferrovia nos leva a considerar que a presença desses “vagabundos, desocupados, marginais, bêbados, mendigos” ou dessa variedade de indivíduos transgressores da “ordem pública” – como eram chamados os operários da Noroeste por alguns noticiários da época – determinou uma estrutura organizacional do trabalho cujo caráter era extremamente repressor e, portanto, regido por

⁷ Num primeiro momento, a Companhia Noroeste se preocupou mais em resolver o problema da travessia do rio Paraná na divisa dos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Até 1926, quando se inaugurou a ponte sobre este rio, a travessia se fazia pelo sistema de *ferry boat*. O transporte por esse sistema era lento, não suportava grandes cargas e não inspirava a confiança dos comerciantes. Para piorar a situação, em épocas de cheia do rio, o sistema sofria com as frequentes paralisações.

constantes ameaças e pelo auxílio do uso intensivo da força policial contra os trabalhadores. De acordo com o jornal operário *A Lanterna* (28 jun. 1913, p. 3) em 1913, um trabalhador foi preso num bar em São Paulo e forçado a se declarar “vagabundo”. Após a libertação, ele recebeu dos policiais, por diversas vezes, a ameaça de ser deportado para os trabalhos na Noroeste, “a região da morte”.

É interessante notar que o trabalho compulsório na Noroeste atendia a uma necessidade premente das administrações públicas das diversas cidades que se formaram ao longo das primeiras décadas do século XX por todo o estado de São Paulo: a disciplinarização das populações urbanas nascentes. Castro (1993, p. 195) argumenta que foi no momento da construção da ferrovia que a questão socioeducacional começava a se colocar mais agudamente entre trabalhadores e “vagabundos” tendentes à desordem, à baderna e à anarquia. Segundo a autora, o degredo interno vinculava-se ao projeto de “saneamento moral e político” das cidades “conturbadas por indivíduos vistos como destruidores da ordem, incitadores das agitações e perniciosos para o conjunto da sociedade”.

O fato de serem classificados como “baderneiros” ou “transgressores da ordem pública” por alguns jornais da época poderia, talvez, persuadir os ferroviários da Noroeste a agirem de tal maneira frente a qualquer adversidade que surgisse no ambiente de trabalho. O fato de podermos mostrar que esses ferroviários estavam submetidos a uma intensa opressão econômica e social por parte dos empreiteiros e diretores da ferrovia e, portanto, estavam eles agindo em plena defesa de seus direitos trabalhistas, não os absolvem imediatamente como legítimos baderneiros “sociais” aos olhos da administração pública da cidade de Bauru.

Em paralelo, é possível notarmos que no decorrer das primeiras décadas do século XX emerge no âmbito do Estado, principalmente nos principais centros urbanos do país, certa mentalidade de caráter essencialmente autoritário, cuja manifestação se dava por meio de práticas policiais extremamente

repressivas, na maioria das vezes arbitrárias e injustificáveis, baseadas na ameaça e no amedrontamento de pessoas livres que buscavam, de alguma forma, vender sua força de trabalho como forma única de subsistência, a exemplo dos ferroviários e também de outras numerosas categorias profissionais em ascensão no início do século, como os trabalhadores gráficos, estivadores, sapateiros, etc.

É de se assinalar também que nos relatórios da Companhia não se encontra qualquer opinião da diretoria da ferrovia que demonstrasse alguma tentativa de se evitar as epidemias que assolavam a vida de muitos trabalhadores. Edgar L. de Andrade (s.d., p. 241 e 270) nos informa que as normas sanitárias básicas conhecidas na época foram, em sua grande parte, ignoradas pelos responsáveis pelas obras de construção da ferrovia. Os médicos incumbidos do serviço de profilaxia junto aos barracões de obras da Noroeste não tinham condições adequadas de tratamento devido à falta de medicamentos. Não havendo uma atuação preventiva, cabia a eles apenas minimizar o sofrimento dos enfermos, que muitas vezes não resistiam à morte.

Ao que tudo indica, os cuidados com a saúde dos trabalhadores não constituía uma preocupação dos empreiteiros que, por outro lado, se interessavam principalmente em concluir o mais rápido possível as obras em troca das garantias de juros do governo sobre o capital investido. Mais uma vez, Castro (1993, p. 206) destaca que a própria definição do traçado da Noroeste indica o descaso da Companhia com as condições de trabalho dos seus operários. Segundo a pesquisadora, sacrificavam vidas de centenas de trabalhadores na construção dos trechos que eram escolhidos com base no critério do menor custo possível.

Um dos jornais mais ativo no combate à exploração praticada pela Companhia Noroeste sobre os trabalhadores, começou a incluir em seus exemplares uma vinheta que tinha por finalidade alertar as pessoas que desejavam ou precisavam trabalhar na ferrovia:

OPERÁRIOS!

Na Estrada de Ferro Noroeste espera-vos a miséria, a febre, a fome e o calote – o escravocrata MACHADO DE MELLO deve ser boicotado.

TRABALHADORES

evitai a Noroeste.

Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimado pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas (*A Voz do Trabalhador*, 1 maio 1909, 17 maio 1909 e 1 jun. 1909).

Articulado nessa tríade de entraves, qual seja, a presença de trabalhadores condenados pela lei, as formas intimidadoras de organização do trabalho e as péssimas condições como reflexo do descontrole sobre as epidemias da região, o trabalho ferroviário só poderia redundar nos movimentos grevistas que, de modo geral, lutavam pela melhoria das condições de trabalho, em especial pelo pagamento em dia de salários que eram acertados, frequentemente, com atrasos de até trinta dias após os vencimentos (CASTRO, 1993, p. 184).

Dito isso, o objetivo da próxima seção é exatamente buscar o significado e as repercussões mais importantes de uma das primeiras greves dos ferroviários da Noroeste. No dia 4 de abril de 1914, um grupo de trabalhadores da Companhia formou o “trem grevista”, que partindo da cidade de Itapura chegou à Bauru, cidade que abrigava o escritório administrativo da estrada, às 14 horas do dia 6 de abril de 1914. É com base nos autos do inquérito instaurado pela delegacia de polícia de Bauru no dia 17 de maio de 1914, que buscaremos elucidar as principais características que marcaram essa greve.

Ferrovários, depoimentos e impasses

Entre os dias 17 e 25 de maio de 1914 foram interrogadas 17 testemunhas de uma greve de proporções jamais vistas na história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Esses depoimentos, reunidos nos *Autos do Inquérito Policial da Greve da Noroeste*

do Brasil de 17 de maio de 1914, nos ajudam em nossa tarefa de elucidarmos os principais condicionantes dessa greve que causou repercussões em toda a nascente cidade de Bauru, deixando apreensivos e perplexos homens importantes dos governos estadual e federal. A análise do teor dos depoimentos assinala a polarização entre aqueles que se mostravam simpáticos ao movimento grevista e aqueles que o condenavam, ao revelar pontos de vista divergentes sobre os principais fatos ocorridos. Na tentativa de escamotear os efeitos desse episódio marcante da história ferroviária paulista, a Companhia Noroeste nem sequer ao menos mencionou em seu relatório anual aos acionistas o movimento grevista, o que torna os Autos do Inquérito um documento histórico singular e imprescindível para a análise da greve de 1914 dos ferroviários da Companhia.

Se por um lado, como bem observou Chalhoub (1986, p. 23), “ler processos criminais não significa partir em busca ‘do que realmente se passou’”, por outro, observamos que, além da versão “oficial” investigativa da polícia de Bauru, há poucas referências, particularmente da imprensa, sobre as condições de exploração dos trabalhadores da Noroeste, sobre a questão da falta de pagamento dos seus ordenados e da organização dos movimentos de greve desses ferroviários durante a primeira metade da década de 1910. Em geral, essas raras referências estão dispersas em apenas alguns jornais operários que tiveram uma existência editorial bastante efêmera.

Mesmo diante da relativa escassez de fontes primárias sobre o nosso tema, conseguimos identificar que o motivo principal que levou esses trabalhadores a decretarem a greve foi exatamente a falta de pagamento de salários. No longo período entre setembro de 1913 e abril de 1914 a Companhia Noroeste não havia acertado os vencimentos de seus empregados. Apesar do delegado de polícia de Bauru responsável pelo inquérito, Dr. Juvenal de Toledo Pisa, ter registrado no relatório final do inquérito que “a greve teve como causa principal e única a falta de

pagamento do pessoal dessa Estrada de Ferro”,⁸ Carlos Gomes Nogueira, Inspetor Geral da Estrada de Ferro Noroeste, relata o conjunto de reivindicações dos trabalhadores em seu depoimento:

Primeiro – pagamento integral. Segundo – cessação do fornecimento de víveres pelo armazém de J. Mendes & Cia., ficando eles com plena liberdade de comprarem onde melhor convinha. Terceiro – liberdade de contribuir ou não para a manutenção da Associação Beneficente. Quarto – supressão completa do tráfego até integral pagamento. (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha).

Para Antonio Sotéro, um dos líderes dos grevistas, os motivos da greve foram:

a falta de pagamento ao pessoal e ao fornecimento irregular do mantimento para as turmas; que o armazém quando fazia distribuição de mantimento, mandava sempre menos do que aquilo que os operários pediam, dando lugar a que muitos passassem fome nas turmas (AIPGN, 1914, Depoimento da 8ª testemunha).

Como se vê, os motivos que levaram os ferroviários a entrarem em greve vão além do problema da falta de salários, mas remontam também à questão da liberdade de adquirirem mantimentos onde bem entendessem e de se organizarem junto à associação que naquele momento representava os seus interesses de classe.

Efetivamente, a greve teve início no dia 4 de abril de 1914, quando um trem com todas as locomotivas e vagões saiu da cidade de Itapura, divisa com o atual estado de Mato Grosso do Sul, trazendo todos os funcionários da ferrovia que se encontravam nas estações entre aquela cidade e a de Bauru, destino final do trem e, como já dissemos, sede do escritório

⁸ Núcleo de Pesquisas Históricas da Universidade do Sagrado Coração. *Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914*. Relatório final do delegado de polícia Dr. Juvenal de Toledo Pisa (referenciado a partir de agora no corpo do texto pela sigla AIPGN).

administrativo da Companhia. Para o delegado que investigou o caso, alguns desses trabalhadores vieram voluntariamente, mas a maioria foi forçada a embarcar no trem; ele cita como exemplo o Dr. Barbosa, médico da Companhia, que residia no município de Miguel Calmon. Para se ter uma ideia da dimensão alcançada pelo movimento, o chefe de tráfego da Noroeste, Manoel D’Almeida Brandão, disse em seu depoimento que chegaram à Bauru por volta de 550 trabalhadores da Noroeste no comboio dos insurgentes (AIPGN, 1914, Depoimento da 1ª testemunha).

De acordo com a maioria dos depoentes, os líderes grevistas eram: Carlos Pereira, (guarda trem), o português Manoel Viegas (chefe de trem residente na cidade de Bauru) e Antonio Sotéro (que tinha a função de jornalista em Bauru).⁹ Esses três funcionários da Noroeste idealizaram a greve através de uma reunião realizada em meados de março na estação de Araçatuba, na qual combinaram a publicação de um boletim com a finalidade de incentivar os trabalhadores da Companhia a aderirem ao movimento. No dia 1 de abril, Antonio Sotéro recebeu um comunicado de Carlos Pereira dizendo que logo poderiam dar início à greve e que ele esperasse uma ordem sua para tomar qualquer iniciativa. Mas, segundo o depoimento do próprio Sotéro, como houve demora nessa ordem, ele, seguindo os conselhos de alguns de seus companheiros de trabalho e não aguentando mais a situação incômoda que se apresentava, resolveu começar a greve (AIPGN, 1914, Depoimento da 8ª testemunha, Antonio Sotéro).

Saindo da estação de Itapura no dia 4 de abril, o “trem grevista” passou por todas as estações angariando os seus funcionários – alguns, principalmente aqueles que ocupavam cargos mais elevados, teriam sido obrigados a embarcar no trem. Nas passagens pelas estações, os grevistas iam inutilizando o telégrafo de modo a impedir a comunicação com a sede

⁹ Jornalistas eram os funcionários da Noroeste que recebiam diárias, ao contrário dos “titulados” que tinham vencimentos mensais. Enquanto os titulados eram encarregados das funções técnicas ou da direção, os jornalistas ocupavam-se dos trabalhos caracteristicamente manuais e de baixa qualificação.

administrativa da ferrovia em Bauru, o que, por sua vez, poderia prejudicar os planos dos grevistas mediante a reação da direção da Companhia e o acionamento do aparato repressivo da polícia. No dia 6 de abril, o trem chegou à Bauru por volta das 14 horas.

O Inspetor Geral da ferrovia, Dr. Carlos Gomes Nogueira, disse em seu depoimento que no dia 4 de abril foi percebida pela Repartição de Tráfego a interrupção da comunicação telegráfica entre as estações de Bacury e Itapura, e que no dia 5 pela manhã, reconheceu “por frases ligeiramente transmitidas pelo telefone [...] que alguma coisa de anormal e grave se estava passando” (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha). Nesse momento, ele telegrafou para as estações que ainda tinham sinais, sendo informado do que estava acontecendo. Imediatamente, o próprio Dr. Carlos Nogueira enviou um telegrama para a diretoria da Noroeste e para o delegado da cidade. Por volta das 14 horas do dia 6 de abril, quando os grevistas chegaram a Bauru, a composição foi recebida pelo delegado de polícia da cidade que havia pedido reforço policial. Segundo os depoentes, quando o trem chegou o policiamento na estação era imponente.

Algumas das testemunhas inquiridas, além do delegado da cidade, apontaram a presença deste grande efetivo policial como o fator preponderante que impediu a ocorrência de atos de violência na cidade. Nas palavras do delegado: “por certo teriam feito depredações nas oficinas e escritório da administração, se não fossem as prontas providências tomadas pela polícia, que em tempo requisitou e obteve aumento de sua força armada” (AIPGN, 1914, Relatório final do delegado, Dr. Juvenal de Toledo Pisa).

O que reforça esse posicionamento é o fato de que muitos grevistas desembarcaram em Bauru com carabinas, facas e armas curtas que logo foram apreendidas pela polícia. Aparentemente, os grevistas tiveram um tratamento respeitoso, pois em quase todos os depoimentos, tanto daqueles que apoiaram a greve como daqueles que a condenaram, mencionou-se a conduta pacífica dedicada a eles. Com a chegada do “trem grevista”, seu líder Antonio Sotéro, logo procurou o Dr. Nogueira para pedir-lhe que fossem disponibilizados agasalhos para todos os

grevistas. Paralelamente, o auxiliar da Inspetoria, João Maringoni, foi incumbido pelo Dr. Nogueira para providenciar hotéis aos participantes do movimento.

Ainda no dia 6 de abril, por volta das 21 horas, ocorreu a chegada de um novo trem, trazendo o Dr. Lisânias de Cerqueira Leite, fiscal do Governo Federal junto à Noroeste, e um dos líderes da greve apontado por muitos como o principal articulador do movimento de paralisação, Carlos Pereira. Curiosamente, o Dr. Lisânias foi recebido pelos grevistas com vivas e aclamações, além de ter sido acompanhado por estes até o hotel onde ficaria hospedado. Como funcionário do governo, era de se esperar que ele buscasse de todas as formas o fim da greve, mas não foi o que aconteceu. No mesmo dia de sua chegada, ele, ao invés de se reunir com os diretores da Noroeste, foi até o hotel Cariani para conversar com Antonio Sotéro.

Após a chegada dos grevistas em Bauru, ocorreu uma série de reuniões entre os líderes do movimento e os representantes da diretoria da Noroeste. No começo do movimento, os grevistas ficaram com a impressão de que havia certo menosprezo por parte dos diretores da ferrovia em relação às circunstâncias vigentes.

No dia seguinte à chegada dos trens, houve uma reunião entre os representantes dos ferroviários – Antonio Sotéro, Lourenço Prado, Antonio Nunes e o jornalista italiano Almerindo Cardarelli – e o Inspetor Geral da Noroeste, Dr. Carlos Nogueira, para tentarem chegar a um acordo e restabelecer o tráfego. Também estavam presentes na reunião o Dr. Lisânias, fiscal do governo, e o Dr. Juvenal de Toledo Pisa, delegado de Bauru. Após os grevistas reiterarem suas reclamações, o Dr. Nogueira leu um telegrama do diretor da Companhia Noroeste, Dr. Machado de Mello, que naquele momento se encontrava no Rio de Janeiro. No telegrama, o diretor se comprometia a trazer rapidamente o dinheiro para fazer o pagamento devido e pedia para que os funcionários voltassem ao trabalho imediatamente. Após os grevistas terem recusado tal pedido, o Dr. Nogueira lhes recomendou que voltassem aos serviços, pelo menos, um feitor e um trabalhador de cada turma para restabelecer o tráfego

provisoriamente, podendo o resto dos trabalhadores permanecer na cidade à espera dos pagamentos exigidos. Imediatamente, o Dr. Lisantias tomou a palavra no intuito de dirigir duras críticas à Noroeste: primeiro ele recomendou aos líderes grevistas que não aceitassem tal proposta, pois caso contrário “seriam homens mortos, isto é, que restabelecido o tráfego, eles seriam abandonados, os seus lugares dados a outros, enfim perderiam todo o trabalho” e que, além disso, “a linha não oferecia a menor segurança.” (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha, Carlos Gomes Nogueira). Em seguida, ele retrocedeu ao pedir para que os líderes grevistas voltassem ao trabalho, pois ele, e não a “desacreditada Noroeste”, se comprometia a ir ao Rio de Janeiro buscar o dinheiro para o pagamento. Os grevistas também não aceitaram essa nova proposta.

Este último episódio acalorou os ânimos do Dr. Lisantias e do Dr. Nogueira. Este, em seu depoimento afirmou que o fiscal do governo federal junto à Noroeste vinha tratando-o de maneira desprestigiada desde sua chegada à Bauru e que, ao invés de procurá-lo para uma reunião após seu desembarque, ele foi diretamente conversar com os grevistas. Logo em seguida à saída dos grevistas da reunião do dia 7 de abril, o Dr. Nogueira se dirigiu ao fiscal dizendo-lhe: “Peço ao senhor Doutor Lisantias o favor de não procurar desacreditar e desmoralizar a Companhia, mormente perante o seu pessoal já em greve”. O mesmo ressaltou que o fiscal assim o replicou:

que usava do mesmo direito que o depoente – Dr. Nogueira – quando lia o telegrama da Diretoria, no qual procuravam receber do Governo e da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá o que eles devem a Companhia para por em dia o pagamento, com o que, ele, na sua dupla qualidade de representante de ambos, não podia concordar (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha, Carlos Gomes Nogueira).

O desenrolar das negociações acirrou ainda mais a contenda a ponto do Dr. Lisantias se sentir ofendido pelo seu oponente.

Apesar das desculpas pedidas pelo Dr. Nogueira, o fiscal do governo decidiu retirar sua palavra de que iria convencer os empregados a voltarem ao trabalho e que daria ciência a eles sobre os insultos sofridos, o que poderia inflamar ainda mais o estado de espírito dos grevistas. Nesse momento, regressa ao local da reunião Antonio Sotéro que pediu para conversar em particular com o fiscal. Depois de algum tempo, o Dr. Lisantias voltou ao escritório do Dr. Nogueira solicitando a este que um trem o levasse de volta para sua cidade, o que lhe foi concedido prontamente. Aproveitando a situação, o inspetor perguntou ao fiscal se ele havia mesmo retirado a sua palavra, ao qual foi respondido que sim, e que os grevistas também não haviam aceitado a proposta feita por ele.

Nos dias seguintes, várias foram as tentativas da diretoria da Noroeste de restabelecer o tráfego. Todas em vão, visto que os grevistas se recusavam veementemente a retornar ao trabalho. Somente no dia 17 de abril chegaram a Bauru, vindos do Rio de Janeiro, o Dr. Machado de Mello e alguns outros funcionários da diretoria da ferrovia, trazendo o dinheiro referente ao pagamento, o qual foi feito integralmente a todos os empregados no dia seguinte. Em 19 de abril, da mesma forma como chegaram, os trabalhadores partiram para suas turmas e estações, restabelecendo-se dessa forma o tráfego da ferrovia.

Anarquismo, sindicalismo e organização operária

Durante todo o movimento, os grevistas tiveram o apoio de pessoas que aparentemente não pertenciam ou não tinham relação alguma com a Companhia Noroeste, podendo ser citados o jornalista italiano Almerindo Cardarelli, o empregado municipal José Mendes, o negociante italiano Rafael Polleti e o também italiano Nicolino Roselli. No relatório final, o delegado de polícia faz alusão a essas pessoas ao mencionar que:

Em tais ocasiões, como é natural, sempre aparecem elementos estranhos, que procurando tirar proveito, exploram os grevistas e concorrem com seus perniciosos conselhos, para dificultar a solução rápida de qualquer movimento (AIPGN, 1914, Relatório final do delegado, Dr. Juvenal de Toledo Pisa).

De fato, muitos comerciantes tiveram seus negócios prejudicados com a paralisação do serviço da Noroeste que teve por causa principal a falta de pagamento dos salários aos ferroviários. Isso explica, pelo menos em parte, o apoio de alguns indivíduos bauruenses aos grevistas. José Mendes, por exemplo, era dono de um dos armazéns que fornecia alimentos para os ferroviários, enquanto que Nicolino Roselli era proprietário de uma loja que vendia máquinas de escrever, gramofones, discos, dentre outros produtos manufaturados. Esses negociantes e a grande maioria dos comerciantes de Bauru tinham como principais clientes os ferroviários da Noroeste.

O Sr. Almerindo Cardarelli, um dos apoiadores do movimento grevista, era proprietário do jornal *O Bauru* que, em sua edição de nº 316 do dia 12 de outubro de 1913, ou seja, seis meses antes da greve, já alertava sobre a difícil situação dos trabalhadores da Noroeste:

Sabemos que muitos operários e outros empregados estão desgostosos pela falta de seus salários, e de um momento para outro pode isto causar alguma surpresa à Companhia. O operário não pode viver sem receber seu salário, e se lhe faltar o crédito será obrigado ver seus filhos pedir esmola. É bem acertado por um ponto neste estado anormal.

Já o jornal bauruense *O Tempo* – edição do dia 9 de abril de 1914 – noticiou que proprietários de casas comerciais, não só de Bauru, mas também de outras localidades próximas à ferrovia, vinham com frequência manifestar sua insatisfação em relação aos atrasos no pagamento aos empregados da Noroeste. Nos

acampamentos mais precários, nos locais mais isolados e até mesmo nas estações recém – inauguradas, a situação era ainda mais periclitante, pois os empregados se tornavam dependentes do sistema de armazéns da própria Companhia no fornecimento de víveres para subsistência que, diga-se de passagem, apresentava preços exorbitantes em comparação ao comércio praticado em Bauru.

Antes da construção da Noroeste, Bauru era uma pequena vila com poucas ruas onde moravam cerca de 600 pessoas. Dois anos após a construção da ferrovia, em 1908, a população já superava 8.000 habitantes com cerca de 500 construções. Indubitavelmente, esse acentuado crescimento fora acompanhado de perto pelo desenvolvimento do comércio. Durante a década de 1910, Bauru já havia definido seu perfil enquanto uma cidade ferroviária e comercial. Nesse sentido, o comércio foi se diversificando, cenário onde se negociavam, em especial, fumo, tecidos, joias, chapéus, calçados, armas, conservas, bebidas e medicamentos.

Além dos nomes anteriormente referidos, o depoente Manoel D’Almeida Brandão, chefe de tráfego da Noroeste, acrescenta a participação no movimento grevista de João Ghersey: “conhecido anarquista, que com suas idéias revoltosas perturbaram todas as propostas de restabelecimento do tráfego, feitas pela Diretoria da Noroeste” (AIPGN, 1914, Depoimento da 1º testemunha).

Apenas em 1933 foi criado o primeiro sindicato dos ferroviários da Noroeste, mas, desde os primeiros anos de funcionamento da ferrovia, seus funcionários se uniam em torno de sociedades beneficentes, ligas e centros operários, além de outras formas de associação.¹⁰

Os trabalhadores ferroviários tiveram importância significativa dentro do movimento operário brasileiro, sendo uma das primeiras

¹⁰ Os trabalhadores da ferrovia Noroeste do Brasil fundaram em 1909 a Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em 1919, ferroviários das oficinas de Aquidauana fundaram o Centro Operário Aquidauanense; já no ano de 1927 foi criada em Bauru a Sociedade Beneficente 19 de Julho.

categorias a se organizar para combater a exploração e reivindicar melhores condições de trabalho. A esse respeito, Lilians Segnini (1982, p. 42) comenta que:

A primeira tentativa dos ferroviários objetivando a organização da categoria encontra-se registrada nos jornais do final do século passado [XIX] e início deste [XX]. Trata-se da Liga Operária da Companhia Paulista. O objetivo desta corporação era defender os interesses da classe ferroviária na zona da Paulista. A iniciativa era totalmente da classe trabalhadora.

É iniludível o fato de que os trabalhadores ferroviários foi uma das categorias profissionais pioneiras na realização de movimentos grevistas. Segnini (1982, p. 43) também nos informa que já em 1901 operários da Companhia Paulista iniciaram um movimento de contestação por melhores salários que redundou em um dia de paralisação dos seus serviços ferroviários.

Por outro lado, há indícios de que alguns dos principais jornais operários circulavam entre os funcionários da Noroeste. A inequívoca influência anarcossindicalista¹¹ ocorreu por meio dessas publicações provenientes de São Paulo e do Rio de Janeiro que, em muitos casos, não tiveram uma longa duração editorial. O jornal anarquista mais bem sucedido antes da 1ª Grande Guerra, chamado *A Terra Livre*, editou, por exemplo, apenas 75 números entre 1905 e 1910 (MARAM, 1979, p. 77).

Já mencionamos o comprometimento de outro jornal, *A Voz do Trabalhador*, editado no Rio de Janeiro, em denunciar as péssimas condições de trabalho existentes na Noroeste. Desde 1909, seus editores manifestavam deliberadamente a necessidade política de sindicalização de todos os trabalhadores. Nesse ano, o jornal noticiou com grande entusiasmo que os sindicatos da construção civil de Santos “havia forçado os empreiteiros a admitir somente

¹¹ O anarcossindicalismo é uma vertente do anarquismo que apregoava a necessidade do movimento anarquista se associar às organizações sindicais no sentido de que só assim seria possível a concretização da revolução anarquista.

peçoal sindicalizado” (1º jun. 1909, apud Maram, 1979, p. 81). Para o jornal *A Terra Livre* (11 nov. 1903, p. 3):

O trabalhador absorve mais facilmente a propaganda anarquista, conseguindo uma compreensão cada vez mais clara sobre a origem de seus problemas. E fica moral e materialmente preparado para conhecer a conclusão lógica do movimento sindicalista: a expropriação revolucionária da terra e de todos os meios de produção.

De acordo com José Murilo de Carvalho (2004, p. 58-59), nas primeiras duas décadas do século XX a classe operária apresentava características distintas nos dois principais centros urbanos do país. No Rio de Janeiro, onde a industrialização era mais antiga, havia maior diversidade de orientações e o operariado do Estado e de empresas públicas (ferrovias, marinha mercante, etc.) era mais numeroso e fortemente vinculado ao governo. Diferentemente do operariado paulista, cuja penetração dos ideais anarquistas vindos do exterior foi bastante expressiva, a classe operária carioca era composta majoritariamente por brasileiros, tendo como principal grupo de estrangeiros trabalhadores portugueses, além de uma presença considerável da população negra, inclusive de ex-escravos. Todavia, para o autor, o movimento operário trouxe consequências importantíssimas, principalmente no que diz respeito à conquista dos direitos civis no Brasil:

O movimento lutava por direitos básicos, como o de organizar-se, de manifestar-se, de escolher o trabalho, de fazer greve. Os operários lutavam também por uma legislação trabalhista que regulasse o horário de trabalho, o descanso semanal, as férias, e por direitos sociais como o seguro de acidentes de trabalho e aposentadoria. No que se refere aos direitos políticos, deu-se algo contraditório. Os setores operários menos agressivos, mais próximos do governo, chamados na época de ‘amarelos’, eram os que mais votavam,

embora o fizessem dentro de um espírito clientelista. Os setores mais radicais, os anarquistas, seguindo a orientação clássica dessa corrente de pensamento, rejeitavam qualquer relação com o Estado e com a política, rejeitavam os partidos, o Congresso, e até mesmo a idéia de pátria. O Estado, para eles, não passava de um servidor da classe capitalista, o mesmo se dando com os partidos, as eleições e a própria pátria (Carvalho, 2004, p. 60).

Sheldon Maram (1979, p. 78) observa que os anarcossindicalistas dominavam o movimento anarquista no Brasil. Os primeiros líderes operários definiam suas táticas de ação com base nos livros dos teóricos sindicalistas residentes na França. Tais livros se tornaram populares por volta de 1890 também em outros centros da atividade sindicalista como Itália e Espanha. Comumente, essas teorias e práticas se espalhavam através da imprensa, de panfletos e das resoluções dos congressos operários amplamente dominados por anarcossindicalistas. Segundo o autor, houve três desses congressos aqui no Brasil: o primeiro em 1906, o segundo em 1913 e o terceiro em 1920.

A proposta anarcossindicalista concebia o sindicato como o meio mais eficaz para as ações em prol de melhores condições aos trabalhadores através do confronto com os detentores do capital. Os sindicatos, portanto, seriam o *locus* de atuação do operariado e teriam como função organizar a resistência contra as várias formas de exploração capitalista e conscientizar os trabalhadores sobre seus direitos e as mudanças em curso no mundo do trabalho. Para os anarcossindicalistas, esta também deveria ser a função das cooperativas e das sociedades beneficentes, ou seja, a de auxiliar voluntariamente os trabalhadores no embate direto com empresas e empresários.

Vale a pena destacar um trecho do trabalho de Maram (1979, p. 84) que esclarece com extrema lucidez o tema da influência do anarcossindicalismo no movimento operário brasileiro:

Supunha-se que a popularidade do anarquismo no Brasil decorresse do fato de que os imigrantes envolvidos no movimento operário brasileiro provinham de países de influência anarquista, nominalmente Espanha, Itália e Portugal. Mas essa suposição não resiste a uma investigação mais profunda. Havia outras formas de sindicalismo bastante influentes naqueles países [...] além disso, o anarcossindicalismo sintonizava mais diretamente com os interesses do proletariado brasileiro que qualquer outra forma de sindicalismo. [...] No anarcossindicalismo, o trabalhador imigrante sentia-se confortável, pois permaneciam seus laços com a terra mãe. O anarcossindicalismo via a si próprio como uma parte do movimento internacional. Tentava desenvolver entre os trabalhadores um sentimento de solidariedade internacional, especialmente para com os italianos, portugueses e espanhóis, irmãos nacionais da grande parte de nossos imigrantes. Os socialistas insistiam em que o imigrante adotasse a cidadania brasileira para poderem votar nas eleições. Já os anarquistas não exigiam tal atitude. O nacionalismo e, em especial, a participação no processo eleitoral eram considerados uma maldição pelos libertários.

As evidências históricas sugerem também que, com raras exceções, os anarquistas militantes eram em sua maioria operários que dedicavam suas vidas às causas da classe trabalhadora. Através da mobilização dos trabalhadores e da divulgação dos ideais revolucionários, homens como Edgard Leuenroth (1881-1968) e Primitivo Raimundo Soares (1871-1947), mais conhecido como Florentino de Carvalho, são exemplos de luta e utopia.

Entre 1902 e 1905, anarquistas e socialistas atuaram juntos na formação de algumas organizações de trabalhadores, dentre elas a Federação Operária de São Paulo (Fosp). Logo após o primeiro congresso operário de 1906, os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro haviam desencadeado uma greve que serviu como um teste de força à organização do operariado em São Paulo. Já sob o controle dos anarcossindicalistas, a Fosp agiu energeticamente organizando manifestações de apoio

e enviando outros sindicalizados para os locais de paralisação. Não obstante, tal estratégia não foi suficiente, pois a greve tinha sido rapidamente reprimida pela ação violenta da polícia (MARAM, 1979, p. 90-91).

Mais uma vez, Maram (1979, p. 93 e 97) nos esclarece que os anarquistas organizaram uma série de protestos que culminaram na greve geral de 1917 realizada em São Paulo. Essa greve, a revolta de 18 de novembro de 1918 e os prováveis planos insurgentes de 1919 transformaram esse período na fase áurea do movimento revolucionário no Brasil. Ao mesmo tempo, a repressão do governo contra os militantes aumentava vertiginosamente através da invasão e fechamento de alguns sindicatos. Diversos líderes operários foram presos ou deportados. Por fim, em 1920, os anarcossindicalistas colocaram em xeque todo o vigor do movimento operário que já vinha declinando ao deflagrarem mais uma série de greves em São Paulo, Santos e Rio de Janeiro, todas fracassadas. Para o autor, esse foi o último ano de significativa força do anarcossindicalismo em território brasileiro.

Considerações finais

Embora identificados como trabalhadores livres e assalariados, os ferroviários da Noroeste vivenciaram uma situação essencialmente cruel, repressora e de extremo pauperismo. Vítimas do mandonismo de seus diretores, esses trabalhadores foram humilhados e explorados em seu grau máximo ao serem submetidos a condições desumanas de trabalho rígido e árduo. Desde a formação da primeira turma para a abertura da mata nos locais de construção da linha, foram impostas condições degradantes de trabalho à milhares de indivíduos que não tinham muitas outras opções a não ser se subordinar aos mandos da empreiteira Machado de Mello e da Companhia Noroeste.

A interrupção do pagamento dos salários aos trabalhadores não foi um fato isolado, mas remonta às dificuldades econômicas da Companhia Noroeste na época e aos seus conflitos com

o Governo Federal em relação à qualidade das obras e ao prazo de conclusão da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá. Essas vicissitudes podem ser explicadas pelo método de subemprego das construções, o qual, como já foi dito, fazia com que muitos intermediários tivessem oportunidades de lucros com a construção da ferrovia, encarecendo o trabalho de construção e diminuindo a qualidade das obras. Além disso, as áreas onde a ferrovia se estabeleceu ofereciam grandes dificuldades para a realização do empreendimento. Entretanto, após o Governo Federal assumir a construção e operação da Itapura-Corumbá, os serviços oferecidos pela ferrovia e o tratamento dado aos seus funcionários parecem ter melhorado, como menciona o diretor interino da Noroeste do Brasil, Firmo Ribeira Dutra:

Outro grande mal, removido pelo auxílio precioso do Sr. Ministro da Fazenda, foi o atraso de pagamentos em que sempre se achava o pessoal. Houve um período em que as greves eram contínuas, pois dez e mais meses passavam os infelizes empregados sem receber seus ordenados, sendo dessa maneira obrigados a sofrer necessidades de todo o gênero. Em julho do corrente ano [1916] cessou este estado e agora não só o pessoal está em dia, como o crédito da Estrada está como deve ser o de uma repartição pública (RCNB, 1916, p. 9).

A eclosão da greve a qual nos ocupamos, como de todo o movimento grevista que envolveu também as paralisações de 1913 e 1915, trouxe à baila a natureza semisservil dos trabalhos de construção e operação da Estrada de Ferro Noroeste. Diante de todos os fatos e especificidades apontados em torno da vivência desses ferroviários, podemos considerar que o sentido histórico desse movimento grevista detém uma legitimidade inquestionável, haja vista que a principal reivindicação dos insurgentes era o atendimento – como noticiou um jornal de Bauru – de um “direito sagrado” a todo e qualquer trabalhador: o recebimento de salários.

Buscamos neste artigo descortinar o sentido do movimento

grevista dos ferroviários da Noroeste através da interpretação sobre dois tipos diferentes de fonte histórica. Como se viu, os relatos da imprensa da época, em particular aqueles divulgados pelos jornais operários, e o processo criminal instaurado na delegacia de polícia de Bauru, apresentam pontos de vista em alguns casos divergentes e em outros convergentes sobre o contexto da greve ferroviária de 1914. Nesse sentido, nossa pretensão foi a de elaborar explicações plausíveis a partir dessas distintas versões produzidas pelos agentes sociais que protagonizaram os eventos em torno da histórica primeira grande greve de ferroviários da Noroeste.

Além disso, a pesquisa bibliográfica e empírica nos ajudou a compreender que houve, se não uma influência direta e explícita, pelo menos uma inspiração de cunho anarquista nos procedimentos e na forma pela qual a “revolta” dos grevistas evoluiu. Não há evidências suficientes que nos permita afirmar que os ferroviários da Noroeste participavam do movimento anarquista ou anarcossindicalista; aliás, não encontramos qualquer indício que comprove essa hipótese. Aventamos apenas que o caráter das “técnicas” de greve levadas a cabo pelos ferroviários – de paralisação e, se necessário, dilapidação do patrimônio da empresa – são semelhantes aos métodos propalados pelo movimento anarquista originário dos países europeus e que tiveram grande difusão entre os trabalhadores durante a maior parte do decênio 1910-1920, principalmente no estado de São Paulo.

Além da divulgação de alguns jornais operários entre as estações da Noroeste, importantes propagandistas da ideologia anarcossindicalista, a forma de atuação dos grevistas resultou da única estratégia a qual os ferroviários dispunham naquela conjuntura de intensa exploração do trabalho. Em outras palavras, acreditamos que a historicidade do momento matizou a greve ao produzir, de modo indelével, uma tomada de consciência que condicionou a atuação aguerrida desses trabalhadores. Abaixo destacamos uma parte do boletim de declaração dessa greve de 1914 que, a nosso ver, consiste numa das greves mais importantes da história ferroviária paulista:

É mais do que sabido de que não receberemos os nossos ordenados enquanto continuarmos a trabalhar; é, portanto, chegada a hora de reagir para recebermos os nossos vencimentos, e por isso é mister unirmo-nos todos para não se trabalhar enquanto não nos for feito pagamento geral. Façamos, pois, uma greve pacífica, evitando todo e qualquer prejuízo material para não perdermos a simpatia dos nossos superiores, do público e das autoridades. Só recorreremos à violência caso os nossos superiores nos obriguem a isso; pretendemos apenas parar com todo e qualquer serviço até que nos façam pagamento total (*A Lanterna*, São Paulo, 11 abr. 1914, p. 3).

Por fim, nos resta observar que a empreiteira Machado de Mello utilizou o movimento grevista como justificativa ao governo, primeiro, no sentido de barganhar fundos para a conclusão das obras e, segundo, de buscar, cada vez mais, se eximir da responsabilidade pelas péssimas condições de vida dos ferroviários. A esse respeito, observamos que durante a construção da estrada de ferro, a Noroeste fazia questão de sempre ressaltar o esforço desmedido que caracterizava sua tarefa civilizadora de levar o progresso a uma região inóspita e cheia de adversidades. Por meio desse argumento, tudo se justificava, inclusive a pérfida exploração imposta aos ferroviários.

Referências

Fontes primárias

Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914. Núcleo de Pesquisas Históricas da Universidade do Sagrado Coração, Bauru-SP.

JA Lanterna, São Paulo, edições dos dias 28 jun. 1913 e 11 abr. 1914.

A Terra livre, São Paulo, edição do dia 11 nov. 1906.

A Voz do Trabalhador, Rio de Janeiro, edições dos dias 1 maio 1909, 17 maio 1909 e 17 maio 1909.

O Bauru, Bauru, edição do dia 12 out. 1913.

O Tempo, Bauru, edição do dia 9 abr. 1914.

Relatórios da Diretoria da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906-1917). Centro de Memória Regional de Bauru Unesp/ RFFSA, Bauru.

Bibliografia

ANDRADE, Edgard Lage de. *Sertões da Noroeste: 1850/1945*. São Paulo: Cruzeiro do Sul, 1945.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. 1993. 293f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. 1978. 124f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1978.

CHALHOUD, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 1976. 167f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia

e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária, 1930-1940*. 1992. 223f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992.

GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. The “labour question” in nineteenth-century Brazil: railways, export agriculture, and labour scarcity. *Working papers in economic history*, n. 59/00. Londres, London School of Economics, 2000.

MARAM, Sheldon Leslie. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

_____. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. *História econômica & História de empresas II.1*, p. 91-111, 1999,

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato-Grosso (1918-1956)*. 1999. 321p. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. *Ferrovias e Ferroviários*. São Paulo: Autores Associados; Cortez, 1982.

THOMPSON, Edward Palm. *Senhores & Caçadores: a origem da Lei Negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.