



Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909).

Salvador; São Paulo: Ed. UFBA; Fapesp, 2011. (182 p.)

Robério S. Souza

Beatriz Ana Loner¹

Há pouco mais de uma década que os historiadores da área do trabalho vêm se preocupando com a transição do período do trabalho escravo para o trabalho livre, com um enfoque diferente do tradicional, sintetizado pelo binômio disciplinamento da mão de obra e formação do mercado de trabalho. Os esforços de vários pesquisadores, entretanto, esbarram na questão de como analisar e aprofundar as vivências do operariado que trabalhava no Brasil, mas era oriundo de experiências anteriores, que poderiam ser tanto experiências fabris na Europa quanto o trabalho coercitivo de pessoas escravizadas e outros trabalhadores não totalmente livres, sem esquecer a contínua migração de trabalhadores do campo para a cidade, característica do século XX brasileiro.

Essa mistura de vivências, incorporadas a indivíduos diferentes, fazia aparecer diversos graus de estranheza e desconfiança entre os trabalhadores, frequentemente redundando em formas não harmônicas de convivência ou atravessadas pela discussão de doutrinas, como anarquismo, socialismo e outras ainda, com suas palavras de ordem, um “pacote” quase completo de formas de atuação e relacionamento com os patrões e, até, de atitudes em relação a companheiros de trabalho que não aceitassem esses parâmetros de atuação.

Mesmo que se considere que a maior parte dos trabalhadores do início da República não estava de acordo com propostas radicais e que suas experiências de trabalho eram plurais, sabe-se que havia certa difusão das palavras de

ordem e táticas provenientes dessas ideologias operárias que acabavam influenciando as mobilizações. Com isso, é raro conseguir-se aproximações a práticas e experiências coletivas de trabalhadores que provenham de outras fontes, como é o caso dos libertos, dos trabalhadores rurais, ou mesmo dos do interior brasileiro, visto que a industrialização, em largos traços, abrigou-se nas capitais ou cidades maiores.

Da mesma forma, ainda há muito a discutir sobre o chamado trabalhador comum, nacional, não radical ou apenas esporadicamente envolvido em reivindicações de trabalho, o qual, de certo modo, continua invisível às nossas pesquisas por sua falta de expressão organizada, ou porque costuma ficar subsumido frente àqueles mais mobilizados ou que contavam com veículos de divulgação jornalística.

O livro de Robério Souza, que trata dos ferroviários baianos na construção e no funcionamento dos ramais da estrada de ferro de Salvador até o São Francisco, no início da República, nos permite o desvelamento de parte da história do trabalhador nacional, e, de modo ainda mais marcante, dos operários negros, muito numerosos nessas referidas atividades. Resultado de mestrado na Unicamp, o livro analisa as relações entre patrões e empregados na ferrovia e entre a população de algumas cidades interioranas e a companhia, além de identificar aspectos valiosos de sua atuação nos três episódios de greve comentados, os quais, por si só, poderiam dar origem a outra pesquisa pela quantidade de questões levantadas.

Ao discutir a composição étnica desses trabalhadores, Robério faz um contraponto aos estudos de autores para os quais o trabalhador negro foi pouco utilizado como ferroviário no Brasil. Ele, ao contrário, identifica os ferroviários na Bahia como predominantemente negros, fazendo eco à constatação de Gilberto Freire, o qual, em *Sobrados e mocambos*², assinala o gosto dos africanos e de seus descendentes pelas máquinas e inventos mecânicos desde o período da escravidão.

Ao estudar a construção dos primeiros trechos da estrada de ferro, em 1858, ainda sob administração de engenheiros ingleses, Souza encontrou documentos comprovando que, apesar de proibido por lei, havia o aproveitamento de trabalhadores escravizados na ferrovia, juntamente com os livres. A falta de fiscalização, a busca de esconderijo nas obras por alguns escravos fugidos, o interesse dos empreiteiros e, talvez, também de senhores no aluguel de seus cativos, levaram a que parte da mão de obra fosse escrava, a ponto de os trabalhadores livres queixarem-se que eram preteridos em relação a ela. Como trabalhadores, os negros libertos ou ainda escravos participaram do empreendimento, ainda mais porque, moradores da região e acostumados a ela, tinham mais vantagens para a sobrevivência e o convívio com a população vizinha do que os forasteiros.

Construído o trecho Salvador-Alagoinhas por uma firma inglesa, a ferrovia é posta a funcionar. A segunda fase da construção será feita apenas a partir de 1901, quando a estrada é encampada pelo governo federal, mas depois arrendada a empreendedores baianos, entre os quais sobressai a figura de Miguel de Teive e Argollo, que vai administrar as duas partes da ferrovia, ou seja, o trecho já em funcionamento e o trecho a ser construído, até Juazeiro. Esse engenheiro também foi o responsável pelo alentado *Manual dos ferroviários*, uma condensação de regulamentos e normas da ferrovia, discriminando detalhadamente as tarefas a serem cumpridas pelos diversos tipos de trabalhadores e ao qual Souza dedica parte da análise, enfatizando a rigidez do tratamento aos ferroviários, o extenso horário em que deveriam ficar à disposição da companhia e a engenhosa política da empresa de responsabilizar seus trabalhadores, especialmente maquinistas e inspetores, pelos acidentes com passageiros e funcionários e pelo extravio de mercadorias.

Esse regimento, pela rigidez e tratamento humilhante a que submetia os empregados, será denunciado nas greves de 1909 e será parte importante da agenda de negociações dos ferroviários. Ele estipulava até mesmo como os empregados deveriam se vestir e calçar, e estabelecia os padrões de limpeza e comportamento que se esperava deles. É exatamente no capítulo sobre as relações da empresa com seus empregados que se pode observar como foi longo e variado no Brasil o processo de construção de relações capitalistas de trabalho. Souza nos mostra o que significava ser ferroviário nas primeiras décadas republicanas na Bahia, e o quanto isso implicava sujeição do trabalhador à empresa, muito além dos deveres de seu cargo.

Feito pouco após a abolição, o Regimento de 1893, seguindo os anteriores, tinha intenção disciplinadora, prevendo multas, expulsões e outras formas de punição. Utilizava algumas práticas já difundidas em outros locais, como multas, perda do turno por atraso, mesmo pequeno, e outras específicas, entre as quais a atribuição aos próprios trabalhadores da responsabilidade pelo extravio de mercadorias e a necessidade de indenização aos clientes. A mesma orientação era seguida em relação a acidentes de trabalho, nos quais os criminalizados eram geralmente os trabalhadores, buscando isenção da empresa. Esses inquéritos sobre acidentes, contudo, transformam-se, nas mãos de Souza, em uma das fontes sobre o cotidiano do trabalho ferroviário.

Os aspectos que mais refletem as orientações ainda senhoriais dos donos da empresa quanto aos seus empregados estão transcritos no regulamento, nos pontos que dizem respeito ao tempo de trabalho, com jornadas de 12 ou 13 horas de trabalho (das 5h às 18h), havendo, ainda, a exigência esporádica, mas presente, da permanência dos trabalhadores por mais tempo, de acordo com as necessidades do serviço, sem que houvesse pagamento de horas ex-

tras. Folgas eram inexistentes, segundo as reclamações, também não havendo o benefício das férias, o que deixa claro que praticamente todo o tempo do trabalhador ferroviário estava ao dispor da empresa, ano após ano.

Outra questão que penalizava excessivamente os trabalhadores era a sua remoção, a serviço da companhia, para outra cidade ou local, sem possibilidade de recusa e sem que lhes fossem providenciadas as condições para levar a família, ou sem qualquer compensação monetária pelas despesas com a locomoção. Não foi à toa que, em boletins e discursos nas greves de 1909, os ferroviários compararam sua situação com a dos trabalhadores escravizados, sem direito a vida própria, ao lazer e ao convívio familiar, sempre à disposição dos patrões.

São exatamente esses pontos que inicialmente impulsionam e depois acirram a manutenção da greve nas estações interioranas da empresa, ao que é acrescido o repúdio dos ferroviários à diretoria de sua sociedade mutualista, há anos influenciada pelos administradores da companhia, o que põe em cheque as relações paternalistas da empresa com relação à organização operária. Ou seja, se os patrões pretendem tratá-los como pouco mais que elementos servis, entendendo que teriam poucas noções das relações de trabalho assalariadas, eles demonstram que estavam a par das ideias mais modernas sobre os direitos dos empregados, exigindo delimitação de seu tempo à disposição da empresa e direito de governo sobre suas próprias entidades. Poder-se-ia mesmo dizer que estavam adiante de seu tempo, pois o deflagrar do segundo episódio grevista é em solidariedade a lideranças demitidas em uma das estações e o do terceiro, no qual o nível de radicalização é ainda maior, ocorre pelo não pagamento dos 15 dias parados anteriormente, ao que se soma o descontentamento com a contratação de trabalhadores fura-greves. Ou seja, não há como negar que os ferroviários baianos, especialmente das estações do interior, menos dispostos a transigir em suas reivindicações, tinham uma consciência de classe aguçada, seja pelo próprio movimento, seja pelo apoio recebido da população local. Senão, como entender suas táticas de sabotagem de equipamentos, trilhos e trens, assim como o sensacional sequestro de 12 locomotivas, as quais eram conduzidas, periodicamente, de uma a outra cidade/estação, para driblar as tentativas da justiça de reintegrá-las à companhia? A expressão “nós não mais nos pertencemos”, utilizada por alguns dos delegados grevistas, demonstra que os ferroviários baianos desenvolveram bem mais do que uma mera sintonia de interesses corporativos durante seu trabalho, chegando, em parte mediados pela própria mobilização, a entenderem-se como parte de um todo coletivo, maior do que suas unidades individuais:

O conflito social de 1909 demonstrou que aqueles operários construíram suas identidades, em termos de classe, a partir de práticas e de valores disponíveis

em suas experiências. Assim, ressaltamos que, além de moldado nas relações de produção, o fenômeno da identidade, ou o processo de reconhecimento coletivo daqueles trabalhadores, foi pautado por um conjunto amplo de experiências comuns, que ultrapassavam os limites do espaço de trabalho³.

Outros aspectos da divisão do trabalho na ferrovia guardavam também relação direta com o período anterior, como a manutenção da figura do feitor frente a cada turma de trabalhadores e fonte de atrito constante entre a companhia, os feitores e os próprios trabalhadores. A utilização dessa figura, já encontrada em outras categorias de trabalhadores de transporte de cargas, representava prática do período da escravidão, mas foi encontrada nesse momento de transição por historiadores como Reis e Cruz⁴. Dessa forma, vê-se que a palavra de ordem “tudo pelo trabalho livre”, difundida durante a mobilização, representava o sentimento ambivalente da existência de relações de trabalho assalariadas limitadas por regulamentos e um cotidiano empresarial que não respeitava o fato fundamental de que, em relações assalariadas, tempo deve ser convertido em capital ou salário e, portanto, a jornada de trabalho, base da extração de mais-valia, deveria ser regulamentada segundo acordo dos dois lados envolvidos. Embora sem conhecerem Marx, capitalistas e ferroviários tinham consciência dos graus de exploração ao redor do quais devia dar-se a negociação.

Souza narra os episódios grevistas dando ênfase às reivindicações e alianças dos trabalhadores, tanto em relação à empresa, como a organizações e figuras estranhas à categoria dos ferroviários, como a Associação Comercial da Bahia e autoridades políticas, estaduais ou de cidades da região de Alagoinhas e Juazeiro, além da figura de um padre com oratória a serviço da movimentação popular. Embora inicialmente uma greve por reivindicações salariais e tempo de serviço, logo o movimento se tornou nitidamente uma aliança popular, dos negociantes e produtores que utilizavam os serviços da ferrovia e dos demais setores, também envolvidos na movimentação, pois ela passa a dizer respeito aos serviços prestados pela empresa e seu controle privado. Nessa conjuntura, apenas jornais político-partidários da capital, Salvador, veiculam demonstrações desfavoráveis ao movimento, ou de temor a essa quase “revolta como Canudos”, por parte dos ferroviários, estando ainda mais atemorizados os setores de classe média urbana da capital, com a constatação da cor escura dos novos rebeldes baianos.

Contudo, sente-se falta de um maior detalhamento do apoio das comunidades regionais às greves ferroviárias de 1909, talvez porque o autor tenha utilizado, nesse particular, fontes policiais, relatórios, falas na Assembleia Legislativa e jornais da capital, ou seja, fontes que, certamente, tentaram diminuir a expressão do movimento. Da mesma forma, seria interessante se

houvesse sido feita uma consulta aos jornais do interior e materiais das Câmaras de Vereadores, pois apenas a consulta aos boletins dos grevistas não consegue descrever a real imbricação entre a greve, o movimento popular e os variados interesses que compuseram essa aliança informal entre a população, os comerciantes e os grevistas.

Os preparativos da greve foram feitos com antecedência, por meio de reuniões, articulações via telégrafo (com um importante papel sendo representado pelos telegrafistas) e também pelos contatos diretos propiciados pela própria atividade laboral. Esses dados são muito importantes, visto que estávamos ainda no início da organização operária, num país que não tinha tradição em matéria de trabalho livre e, ainda, com as dificuldades de comunicação com os grandes centros e os núcleos ferroviários. Souza observou práticas de articulação nas estações e de comunicação pelo telégrafo, além de busca de apoio externo e práticas de sabotagem a trens, trilhos e outros meios.

O término da primeira greve não agradou partes dos núcleos mais radicalizados do interior, que decidiram continuar no movimento, insinuando que houve, no mínimo, um descompasso ou a desconsideração das expectativas de setores representados, provavelmente pelo fato de a comissão central estar mais aberta (ou pressionada) a fazer acordos com a empresa e com políticos do que as bases interioranas. Mas os núcleos ferroviários do interior logo demonstraram capacidade de aprender a articular negociações e atrair a simpatia de outros setores, os quais apoiaram seus atos mais radicais, como o sequestro de locomotivas e sua manutenção em custódia por vários dias, além de auxiliar a suportar várias tentativas repressivas, por parte das autoridades baianas e da companhia

Concluindo, o livro de Robério Souza é uma valiosa contribuição para o estudo desses novos personagens thompsonianos que, quando examinados de perto, demonstram que nem são tão comuns assim, antes pelo contrário.

NOTAS

¹ Professora visitante da Universidade Federal de Santa Maria, doutora em Sociologia. Contato da autora: bialoner@yahoo.com.br

² FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mocambos*. São Paulo: Global, 2003.

³ SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909)*. Salvador; São Paulo: Ed. Ufba; Fapesp, 2011, p. 134-135.

⁴ Os dois autores escreveram na mesma revista, *Afro-Ásia*, n. 24, ano 2000: REIS, João J. “De olho no canto: Trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição” (p. 199-242), e CRUZ, Maria Cecília. “Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café” (p. 243-249).