

Artigo



**“QUER NOS COLOCAR A FORMA
DE ESCRAVOS HUMILHADOS”:
RELAÇÕES DE TRABALHO
E MOBILIZAÇÕES GREVISTAS
NA BAHIA, 1909**

Robério S. Souza*

Resumo:

Este estudo aborda aspectos do mundo de trabalho baiano da Primeira República, sobretudo a partir da reconstituição das greves ferroviárias de 1909. Nessas mobilizações, os ferroviários não mediram esforços para denunciar as extenuantes condições de trabalho, bem como resistir a uma ética patronal que vigorava nas relações disciplinares no interior da ferrovia. Com um rígido código disciplinar, o universo ferroviário, de certa forma, reproduzia relações de trabalho que remontavam à experiência e à memória da escravidão. Contra isso, em seus boletins e pautas de reivindicações, os trabalhadores expressaram sua indignação, lutando por reconhecimento de direitos e por dignidade. Ademais, procuraram reafirmar sua condição de trabalhadores livres.

Palavras-chave: mobilizações operárias, relações de trabalho, Bahia.

Abstract:

This study intends to analyze aspects of work world in Bahia during the first Republic, mainly by the time of railway workers strikes, in 1909. In those mobilizations, railway workers denounced they hard work conditions as well as resisted at certain ethic code used to discipline their work relations in the railway. This ethic code, at certain way, was based on values that remounted the experience and memory of slavery. Bulletins and mobilizations were used by the workers to express their dissatisfaction and guide their fight for rights and dignity. Moreover, in those mobilizations, they made question to reaffirm their condition of free workers.

Keywords: workers mobilization, work relations, Bahia.

* Doutorando em História Social – UNICAMP.

Decorridas mais de duas décadas desde o fim do sistema escravista e do advento da República no Brasil, a Bahia, principalmente sua capital, Salvador, chegava à primeira década do século XX na “contramão da história”. Apesar dos esforços empreendidos pelas elites para reverter essa incômoda situação, “a Bahia continuava velha na nova ordem” (ALBUQUERQUE, 1997).

De diferentes formas, as pretensões das elites baianas foram frustradas. Isso porque, ao contrário de algumas cidades do sul e sudeste, onde a industrialização e a experiência imigratória tiveram impactos consideráveis em sua estrutura econômica e populacional, o que se via em Salvador, nos primeiros anos do regime republicano, era uma cidade negra, comercial e com constantes crises econômicas (BACELAR, 2001; SANCHES, 1998).

Foi nesse cenário que a população baiana e as suas elites testemunharam uma série de greves ferroviárias que ultrapassaram os limites regionais, ganhando repercussão nacional. No último trimestre de 1909, os trabalhadores da única estrada de ferro que ligava Salvador ao interior do estado declararam o início de uma greve que perduraria por um longo tempo.

Trata-se de um momento privilegiado para se entender um pouco das relações desenvolvidas no mundo do trabalho na Bahia daquele período. Essas experiências de greves dos operários da Companhia Viação Geral da Bahia que, em 1909, paralisaram o tráfego ferroviário de quase todo o sertão baiano, da capital e de alguns trechos do recôncavo, marcaram a história das lutas sociais e da classe trabalhadora na Bahia (FONTES, 1982).

Uma narrativa das greves ferroviárias baianas em 1909 ***“Todos unidos e movidos pelo mesmo sentimento”***

A imprensa baiana noticiou a greve que os empregados da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco declararam em 14 de outubro de

1909.¹ Segundo a descrição do Diário de Notícias, tratou-se de um “levantado dos empregados subalternos e trabalhadores..., os quais reclamaram contra excesso de serviço justamente quando diminuem os proventos pela redução de ordenados e de diárias etc”.²

A deflagração dessa greve foi resultado de articulações prévias que visaram organizar os trabalhadores da capital e dos diversos núcleos de trabalho do interior da Bahia. Essa greve foi antecedida por tentativas frustradas de negociação entre operários e a diretoria da Companhia Viação Geral da Bahia (CVGBa), empresa responsável pela administração da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, dentre outras estradas baianas.

A situação vivenciada pelos trabalhadores parecia ser insustentável. O jornal *Gazeta do Povo* demonstrou conhecer um pouco desse cenário ao retratar o caso dos operários de uma das estações ferroviárias, a da Calçada:

As coisas ali já chegaram a este estado: o ponto pela manhã é assinado nos dias... às 6h e... da manhã, e os aos domingos às 6h... sendo que dias há em que o trabalho ou a permanência na estação se prolonga até as vezes 11 e 12 horas da noite e as vezes até mais tarde. Além desse absurdo, os empregados devem estar à hora marcada na estação porque, em chegando 5 ou 10 minutos depois tem descontos nos salários... Não satisfeita ainda com este modo de tratar os seus auxiliares, a Direção da Estrada não lhes dá um dia de folga sequer no mês.³

Esse registro, embora traduza uma face do trabalho no interior da estrada de ferro, não expressa em sua plenitude o universo de exploração vivenciado pelos trabalhadores. Muito provavelmente foram diversas e mais profundas as

¹ Conferir, por exemplo, os jornais *Diário de Notícias*, *Gazeta do Povo* e *A Bahia* do período.

² “Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB).

³ *Gazeta do Povo*. 14/10/1909. Biblioteca Pública do Estado da Bahia (BPEB).

motivações que determinaram a mobilização grevista de outubro. É, pelo menos, o que podemos inferir do boletim dos grevistas, distribuído no dia 13 e publicado no dia 14 de outubro pela imprensa:

Boletim – Aos honrados e generosos empregados e distintos operários, maquinistas e foguistas da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. Alerta! Todos por um e um por todos! Camaradas. O julgo prepotente e indigno da Diretoria da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que tem o nome de Viação Geral da Bahia, *quer nos colocar a forma de escravos humilhados*, usurpando nosso esforço, em levar em conta o suor que generosamente derramamos, para ganhar o pão de cada dia, para nós, nossos filhinhos e família, já cortando nossos pequenos ordenados e diárias, aplicando prêmios em nosso dinheiro, já aplicando multas, remoções iníquas, nos deslocando do meio social de nossos amigos, e pior que tudo, roubando nossas horas de serviço extraordinário, que prestamos até alta noite, fato indigno e revoltante, que não podemos e nem devemos suportar. [...]

Portanto – Todos unidos e movidos pelo mesmo sentimento, resolvemos não prestar nossos serviços de manhã em diante – em toda a Estrada – até que haja resolução em nosso favor.

Viva a democracia brasileira. Viva o operariado sempre digno. Viva o povo baiano. Viva os dignos habitantes da Bahia ao São Francisco, que testemunham nosso penar! Alerta! União e Firmeza e a vitória será a nossa causa!⁴

Os trabalhadores reclamavam dos baixos salários, das constantes multas e de remoções em prejuízo da convivência com suas famílias e com seus companheiros de trabalho que, segundo afirmaram, desrespeitavam os laços e as sociabilidades anteriormente construídas por esses operários. Tudo isso, aliado ao aumento das atividades de trabalho, teria constituído as principais motivações para a deflagração do movimento grevista.

⁴ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909. APEB.



Sr. Dr. Argollo, ou dente ou queixo; ou a diretoria aumenta 50%, os nossos vencimentos, reduz o nosso trabalho a 10 horas duranre o dia; dá ordem nos principais armazéns da cidade para nos fornecerem, por conta da Empresa, já se vê Chocolate Reconstituente Magalhães, Manteiga Brasileira e charutos Dannemann, além de tudo mais que quisermos e entendermos, ou ao contrário, esfacelaremos tudo isso!!! Não suportamos tanto rigor, por mais tempo!!! Ou vai ou racha!

Dr. Argollo... Meus filhos, penso que vocês têm toda razão! Deus me livre que a vontade de vocês se rache; ela há de ir toda inteira. Portem-se bem de hoje em diante que, além da petição de vocês ser deferida plenamente, ainda lhes mandarei dar pão-de-lot e vinho Reconstituente Magalhães.

Grevistas... Assim tudo se concertará... (Palmas)

Fonte: Revista do Brasil. 31/10/1909. BPEB.

Diferente de outras categorias profissionais, a experiência de greve no setor de transportes ferroviários, envolvendo distintas cidades e variados núcleos de trabalho, ao mesmo tempo em que conferia limites às atividades grevistas, singularizava as dinâmicas de sua construção, bem como moldava suas estratégias de atuação (LEME, 1986, p. 62). Os ferroviários arrancaram trilhos, apreenderam os trens e as locomotivas nas oficinas. Com antecedência, organizaram, nas cidades e nas vilas, comissões locais que se articulavam e se comunicavam, através dos telégrafos.

Na tarde do dia 14 de outubro, após sucessivas negociações, foram assinadas as bases do acordo entre a diretoria, a comissão de grevistas e os advogados, sugerindo, assim, o provável desfecho da greve.

O trabalho e o acordo para o fim da greve

Esse acordo continha cláusulas que ultrapassavam as questões de ordem econômica, a exemplo dos valores salariais, informando-nos sobre disciplina,

hierarquias etc. Desse modo, por intermédio dele, é possível inferir sobre algumas expectativas operárias e entender um pouco mais da experiência de exploração dos trabalhadores ferroviários em 1909.

Para o contexto, aquele acordo apresentava grandes avanços quanto à regulamentação das relações e das horas de trabalho, acréscimos salariais, direito a férias. Além das difíceis condições de trabalho, as longas jornadas de trabalho eram, de fato, um dos grandes problemas enfrentados pelos trabalhadores no pós-abolição, fomentando diversas greves nesse período (BATALHA, 2006). De forma preventiva, os trabalhadores propuseram medidas que assegurassem uma certa proteção aos grevistas, considerando as possíveis represálias e tentativas de demissões dos trabalhadores, como poderemos observar em algumas das suas disposições:

- 1 – começar o trabalho geral para os empregados as 5 horas e 30 minutos da manhã, encerrando o expediente as 6h da tarde.
- 2 – os empregados que trabalharem depois de 6h serão considerados um serviço extraordinário e terão esse tempo calculado pelo duplo, para os efeitos da remuneração. (...)
- 4 – a companhia não demitirá, não removerá, nem suspenderá empregado algum pelo fato de ter tomado parte no presente movimento grevista, nem em caso algum, sem motivo justificado e sempre com o parecer do fiscal da União.
- 5 – aos empregados removidos a companhia arbitrará uma ajuda de custo, quando a remoção for definitiva; tratando-se, porém, de remoção provisória, será marcada ao funcionário uma diária a título de gratificação, que será proporcional às vantagens do empregado conforme sua categoria. (...)
- 9 – os vencimentos que os atuais empregados percebem serão acrescidos nas seguintes proporções: em 40% para os que auferiram vantagens até duzentos mil réis; em 30% para os de duzentos até trezentos; de 25% para os vencimentos de trezentos até quatrocentos mil réis, e em 20% para os de quatrocentos até quinhentos réis.⁵

⁵ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco - a greve, atitude do pessoal – o acordo – notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 15/10/1909. APEB.

A inclusão de pontos referentes às relações hierárquicas envolvendo empregados superiores e inferiores no interior da estrada de ferro demonstra que as questões disciplinares continuavam a ser pólos de muitas tensões. No Brasil, em outros contextos, também é possível encontrar outras greves ferroviárias cujas motivações mais gritantes estão relacionadas às relações de trabalho (LEME, 1986).

Os trabalhadores grevistas baianos exigiam, ainda, maior liberdade no trabalho, com a garantia de que os empregados tivessem o direito de retirar-se do trabalho ao findar o expediente, sem a necessidade de comunicar aos chefes hierárquicos. Outro aspecto, nessa direção, foi a proposta de revisão do regulamento que normatizava as relações de trabalho da ferrovia apresentada pelos operários. Pelo visto, a hierarquia e a disciplina eram um dos cerne da greve deflagrada em outubro de 1909, conforme consta nas cláusulas 11, 15 e 20:

11– o chefe do tráfego além de ficar obrigado a tratar com urbanidade o pessoal, só transmitirá a este ordens em nome da diretoria, estabelecido o direito de recurso das suas deliberações próprias, quanto à disciplina dos serviços dos serventuários, para a diretoria da empresa, havendo recurso do ato desta para o fiscal da União.

15 – fica estabelecido que, findo o expediente ordinário, os empregados poderão deixar as respectivas seções sem ordem superior, salvo o caso de prorrogação do mesmo expediente, mediante notificação prévia.

20 - finalmente fica estabelecido que a companhia ficará obrigada a promover, dentro de breve tempo, a reforma do regulamento em vigor, organizando o pessoal, de acordo com as necessidades do serviço impedindo a sobrecarga, tudo sobre as bases decorrentes da greve em ação...⁶

⁶ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco – a greve, atitude do pessoal – o acordo – notas diversas”. In: *Diário de Notícias*. 15/10/1909. APEB.

Dentre as cláusulas previstas nesse acordo, impressiona a reivindicação de maior liberdade para deixar o local de trabalho. Nesse sentido, essas cláusulas, originalmente elaboradas pelos trabalhadores e reconhecidas como direitos, demonstravam que alguns operários desejaram distanciar-se dos códigos de subalternidades e das rígidas hierarquias tão comuns no universo de trabalho da Bahia no pós-abolição (SANCHES, 1998).

É importante também destacar, que esse acordo, além de reconhecer direitos aos trabalhadores, como férias e auxílio em caso de doenças, contemplava, ainda, questões ligadas ao processo de trabalho ferroviário. Em outras palavras, esse documento exigia da empresa o compromisso de não demitir os operários não adaptados às novas tecnologias introduzidas dentro do universo de trabalho da estrada de ferro, a exemplo do *sistema morse*.⁷

Finalmente, os operários ainda buscaram garantir, junto à empresa, o direito de receber os vencimentos correspondentes ao período de duração da mobilização grevista. O que para os trabalhadores representavam direitos conquistados, para os empregadores, certamente, simbolizava imposições de grevistas. Nessa perspectiva, consideramos o direito como um campo indeterminado de disputas e interesses diversos entre trabalhadores e patrões. Sob esse prisma, os trabalhadores, através de suas reivindicações e lutas, também atuaram politicamente para firmar direitos e consolidar conquistas, fossem usando ou burlando as disposições legais (LARA; MENDONÇA, 2006).

Apesar do acordo firmado, a greve ainda estava longe do fim. A inclusão de novas reivindicações à pauta de greve, apresentadas pelos trabalhadores do interior do estado à comissão central de Salvador, adiou por alguns momentos a suspensão do movimento grevista.

⁷ O sistema morse foi um conjunto de códigos desenvolvido em 1835, por Samuel Morse e Alfred Vail. Esse sistema possibilitava, através dos telégrafos, o envio de mensagens a longas distâncias.

O desfecho daquela greve somente ocorreu no dia 16 de outubro, quando representantes de cidades do interior e membros da CVGBa assinaram um acordo contemplando a questão das tarifas e passagens, de modo que “voltassem a vigorar... com o abatimento de 10% executadas os que se referem a passagens e cereais”.⁸ Por fim, a companhia ainda se comprometeu a “reconsiderar as demissões dadas aos velhos ferroviários, sem justificção”.⁹

Tudo indicava que se havia chegado à resolução dos conflitos com a CVGBa. Mas, com o passar do tempo, percebeu-se que aquelas tensões estavam longe do fim e, que mais do que nunca, as crises no universo de trabalho ferroviário ainda permaneceriam na Bahia.

“Uma greve de solidariedade”

No dia 3 de novembro, um articulista da imprensa dedicou algumas de suas linhas a uma análise da entrevista concedida ao *Jornal de Notícias* por Alencar Lima, membro da diretoria da CVGBa. Nesse artigo, questionou intensamente as declarações de Alencar quanto à validade e natureza dos acordos firmados na greve de outubro entre os trabalhadores ferroviários e os outros membros da diretoria, Teive e Argollo e José Reis. O anônimo articulista chamou-o de “contra os operários responsáveis pelas greves de outubro, únicas talvez na história dos movimentos de protesto do operariado”.¹⁰

Não precisou ser um visionário aquele articulista, para perceber que residia, nas declarações de um dos arrendatários da *Estrada de Ferro da*

⁸ “Estrada de Ferro Bahia ao Francisco”. In: *A Bahia*. 19/10/1909. APEB.

⁹ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco – a greve, solução – pormenores”. In: *Diário de Notícias*. 20/10/1909. APEB.

¹⁰ “Estrada de Ferro da Bahia ao Francisco, o Sr. Alencar Lima e as greves de outubro”. In: *Diário de Notícias*. 03/11/1909. APEB.

Bahia ao São Francisco, a intenção de anular os acordos realizados durante o movimento dos trabalhadores no mês de outubro. Em entrevista, Alencar Lima mostrou certo descontentamento com as bases do contrato, insinuando, inclusive, a sua ilegitimidade legal e jurídica.¹¹ Isso demonstrava, no fundo, a intenção desse empresário em invalidar as conquistas dos grevistas, criando um campo aberto para a manutenção das condições de exploração dos trabalhadores. Era a continuação de um longo e árduo processo de negociação e resistência para os ferroviários.

A entrevista de Alencar Lima revela vários pontos importantes que se externaram durante a greve. Além de considerar que o acordo de outubro era “nulo de pleno direito e não obriga a companhia por várias razões”, afirmou que as cláusulas beneficiavam somente os empregados superiores, numa tentativa de deslegitimar aquele movimento. Contestou, ainda, a questão dos salários e acusou o chefe de fiscalização das estradas de ferro de colaborar com os grevistas, o que fazia parte de um plano para suspender o arrendamento daquela ferrovia. A defesa do regulamento e da disciplina no trabalho ferroviário são outras questões que se sobressaem nas considerações desse empresário, como se pode ver abaixo:

Sobre a questão da disciplina interna é para todos melhor um bom regulamento de serviço, em que sejam previstos os casos de demissão e os de multas e penalidades e até de prêmios para todo o pessoal, garantindo não somente o emprego de título, mas também o operário e trabalhadores, todos subordinados por deveres claramente indicados, cujas infrações determinariam então a aplicação de penas correspondentes...¹²

¹¹“Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco – (entrevista- Alencar Lima)”. In: *Gazeta do Povo*. 03/11/1909. BPEB.

¹²“Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco- (entrevista- Alencar Lima)”. In: *Gazeta do Povo*. 03/11/1909. BPEB.

Na tarde do dia 2 de novembro, os empregados da estação da Calçada, em Salvador, receberam boatos de que a empresa pretendia pagar aos seus funcionários a partir de duas listas, uma contendo os antigos salários e outra com recentes acréscimos advindos dos acordos de outubro.

Os trabalhadores, naquele cenário, entenderam que se tratava de uma estratégia para anular os acordos e, em comissões, circularam pela cidade tratando dessa questão com diversas autoridades, além de outras iniciativas preventivas.¹³ Pelo visto, eles estavam dispostos a lutar para garantir os seus direitos, pautados em suas reivindicações anteriores e legalmente aceitos pela administração da estrada de ferro. Parece que nem mesmo a diretoria tinha dúvida em relação a isso.

Na manhã do dia 3 de novembro, os empregados da Estação da Calçada, assinaram *pontos* de presença, como faziam cotidianamente, e deslocaram-se para seus postos de trabalho. Nesse momento, foram surpreendidos pela presença das forças policiais, de “pessoas estranhas ao serviço” e pela notícia da suspensão e demissão de alguns de seus companheiros de trabalho. Os demitidos eram, na verdade, trabalhadores que participaram da comissão central dos grevistas em Salvador e que se destacaram nas greves de outubro.

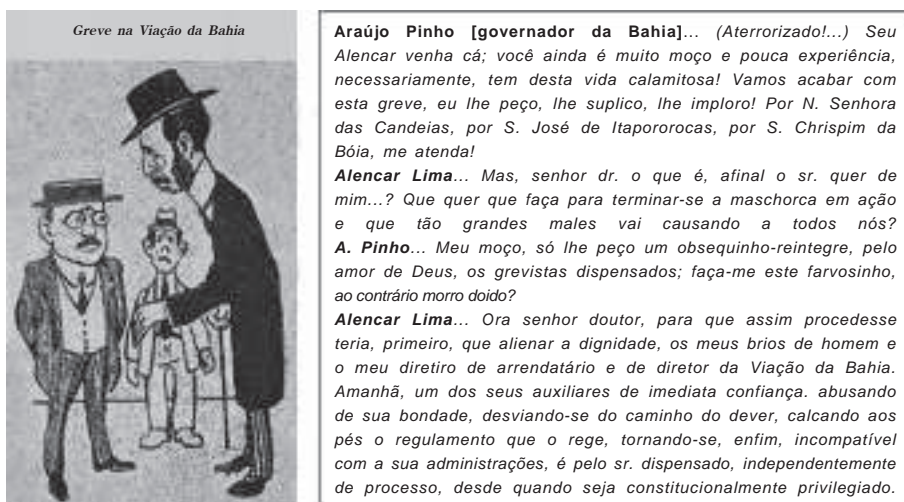
A justificativa de tais atitudes veio de Miguel de Teive e Argollo, outro arrendatário da estrada de ferro. Segundo esse engenheiro,

Julgando-se vencedores, começaram esses empregados a mal cumprir as suas obrigações, faltando aos deveres aos compromissos que haviam assumido chegando ao ponto de pretenderem impor normas à própria administração... não podendo continuar o estado de insubordinação em

¹³ Sobre a dualidade das listas de pagamento e a reação dos operários, consultar: “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco – Nova Greve- os pródromos”. In: *Diário de Notícias*. 03/11/1909. APEB; “Companhia Viação Geral da Bahia - novas reclamações”. In: *Gazeta do Povo*. 03/11/1909. BPEB.

que se acha o pessoal da Calçada, vão ser dadas providências para que semelhantes atos não se reproduzam, sejam o joio separado do trigo.¹⁴

Com essa atitude, a diretoria queria expulsar do mundo do trabalho o espectro que julgava responsável pela organização dos levantes grevistas de outubro. A diretoria pretendia administrar o espaço de trabalho sem mais esses conflitos.



Fonte: Revista do Brasil. 15/11/1909. BPEB.

Os trabalhadores, entretanto, num ato de solidariedade aos operários demitidos e em protesto contra as ações da empresa, deflagraram outra greve no dia 3 de novembro. O tráfego foi inteiramente paralisado e várias locomotivas foram aprisionadas pelos grevistas, sendo utilizadas para a viabilização da própria dinâmica desse novo movimento paredista. Ademais, muitos trabalhadores

¹⁴ “Companhia Viação Geral da Bahia – Ao Público”. In: *Gazeta do Povo*. 04/11/1909. BPEB.

valeram-se das estações telegráficas para criar uma rede de comunicações e organizar ações coletivas entre os diversos núcleos ferroviários.

Finalmente, no dia 16 de novembro, a reivindicação de readmissão dos empregados dispensados foi aceita pelos diretores da companhia ferroviária. Ainda assim, a diretoria procurou reafirmar a sua autonomia para tratar das questões referentes à disciplina e à regulamentação das relações de trabalho. Parecia o fim de um movimento de quase duas semanas de greve... A história mostraria que não e que mais uma vez o conflito estava distante do fim.¹⁵

“Ainda uma outra greve”

Um pequeno texto publicado na imprensa, no dia 23 de novembro, lembrava aos leitores baianos que a situação, envolvendo os empregados e a diretoria das estradas de ferro, com o não pagamento dos salários baseados nas reivindicações de outubro, conforme prometido na última greve, estava num campo de indeterminações.¹⁶ O que parecia impossível, tornou-se inevitável, e no dia 27 iniciou-se a terceira greve nas estradas de ferro arrendadas à CVGBa. A principal causa dessa nova fase do movimento grevista foi, além da admissão de novos empregados “fura-greves”, o fato de a diretoria da CVGBa ter se recusado a pagar os quinze dias em que os trabalhadores estiveram em greve.

Os operários agiram *na calada da noite*, com surpreendentes ações entre a noite do dia 26 e madrugada de 27. Segundo o jornal *A Bahia*,

Os paredistas, que haviam concertado o seu plano, sem deixar transparecer a mínima suspeita, em noite... deram a ele execução,

¹⁵ “Atas da reunião”. In: *Diário de Notícias*. 19/11/1909. APEB.

¹⁶ “Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco”. In: *Diário de Notícias*. 23/11/1909. APEB.

apoderando-se de todas as locomotivas, desde a estação da Calçada até Periperi, sendo arrebanhadas também as que, daí por diante, foram encontradas pelo caminho, somando todas ao número de 12.

A apreensão foi feita de meia noite em diante, passando as locomotivas em longo comboio...

As locomotivas, desprendendo agudos silvos, que despertaram sobressaltados moradores dos lugares por onde passavam, foram ter em Alagoinhas, onde se acham.¹⁷

Assim, a Bahia, o seu comércio e seu povo assistiram, pela terceira vez consecutiva, a paralisação das estradas e do funcionamento do tráfego, no intervalo de apenas onze dias da greve anterior. As manchetes estampadas em alguns jornais, dessa vez, não se referiam mais à greve como acontecimento pontual numa estrada de ferro específica, como foi comum nas outras duas greves anteriores. Sublinhavam que era uma paralisação nas *estradas de ferro da Bahia*, tendo em vista o caráter e a amplitude que o movimento tomou.¹⁸

O presidente da República autorizou o envio de tropas federais para assegurar o cumprimento do mandato judicial de apreensão das locomotivas aprisionadas pelos trabalhadores e, caso necessário, reprimir o movimento grevista.¹⁹

A despeito de mais esse aparato da força pública, a ordem do juiz federal ficou por longo período sem efeito. Eles não contavam com as estratégias dos grevistas que levavam as locomotivas para distintas cidades, fazendo com que diferentes mandados de apreensão fossem expedidos, dificultando, assim, a execução judicial.²⁰

¹⁷ “Ainda uma outra greve”. In: *A Bahia*. 28/11/1909. BPEB.

¹⁸ Entre as federais, além da estrada de ferro Bahia ao São Francisco, declarou-se em greve os trabalhadores da estrada de ferro Central da Bahia.

¹⁹ “Telegramas”. In: *Gazeta do Povo*. 11/12/1909. BEPB. Nesse telegrama o presidente da República Nilo Peçanha reafirma o envio de tropas federais.

²⁰ “Mandato de apreensão”, “Notas a margem” In: *Gazeta do Povo*. 03 e 10/12/1909, respectivamente. BPEB. “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 30/11 e

Com efeito, somente no dia 17 pela manhã foram cumpridos os autos de busca e apreensão das locomotivas.²¹ Pelo visto, a simples intensificação das forças repressivas, como o uso de tropas federais, não foi o bastante para resolver pela *força* a crise, demonstrando o sucesso das estratégias de luta daqueles trabalhadores.



Figura III: Locomotivas apreendidas pelos trabalhadores e o processo de devolução.

10/12/1909. APEB É importante ressaltar que trabalhadores de outras estradas de ferro também se utilizaram dessa estratégia durante a greve, a exemplo dos empregados da Estrada de Ferro Central. Consultar: *Gazeta do Povo*. 13/12/1909. BPEB. Além dessas estratégias dos grevistas, a execução desse mandato foi dificultada pela quantidade insuficiente de força federal disponibilizada pelo batalhão do estado. In: *Gazeta do Povo*. 11 e 13/12/1909. BPEB; “Ainda outra greve”. In: *A Bahia*. 12/12/1909. APEB.

²¹ “Estradas de Ferro da Bahia”. In: *Diário de Notícias*. 17/12/1909. APEB.

Nessa greve, percebe-se que, paulatinamente, o movimento originalmente de trabalhadores ferroviários, passava a se constituir num *movimento de reclamantes*, envolvendo grevistas, população, comerciantes e instituições. Em outras palavras, a questão que passou a ser prioritária nesse contexto, além do atendimento das reivindicações do universo de trabalho, foi a reivindicação de intervenção federal e, quiçá, a possibilidade de anulação do arrendamento.

As lutas ferroviárias na Bahia em 1909 e a memória da escravidão

A idéia de que a classe operária brasileira, durante a Primeira República, era branca, formada por descendentes de imigrantes e de ideais anarquistas foi criticada e revista na historiografia (BATALHA, 2000; LARA, 1998). É sabido que essa perspectiva ignorava as particularidades regionais e, por conseguinte, as diversas experiências étnicas – culturais que se fizeram presentes entre os trabalhadores durante esse período, como, por exemplo, as experiências dos negros e ex – escravos que marcaram o universo de trabalho no pós – abolição (PETERSEN, 1997; LARA, 1998; CRUZ, 2000).

No caso da Bahia, onde o fluxo imigratório foi quase inexistente, torna-se decisiva a necessidade de tentar estabelecer as relações entre as experiências e memórias herdadas da escravidão e a história da classe trabalhadora e as lutas operárias do pós-1888 (FRAGA FILHO, 2004; BACELAR, 2001). Em relação aos trabalhadores negros e suas formas de organização em Salvador da Primeira República é importante ressaltar que a “experiência histórica de luta dos escravos e libertos no período escravista que estará presente entre os seus descendentes no tempo da liberdade” (BACELAR, 2001, p. 862).

Mesmo ainda não dispondo de pesquisas exaustivas e de ampla documentação sobre o período, acreditamos que as experiências e protestos coletivos de ferroviários baianos durante as greves de 1909 podem sinalizar para algumas dessas questões. Considerando o caráter nacional predominante

entre os ferroviários baianos, reforçamos a nossa hipótese de que muitos trabalhadores que participaram daquele movimento grevista eram afrodescendentes e que os seus protestos podem informar-nos sobre os encontros e as possíveis fronteiras entre a escravidão e a liberdade.

Em 23 de novembro de 1909, na sessão *Ineditoriais*, após a segunda greve nas estradas de ferro da Bahia, o articulista SG enviou um artigo para o *Diário de Notícias*, em que, após longas considerações sobre a questão da lei, do respeito às autoridades, dizia que por muito tempo tinha ficado silencioso sobre o episódio das greves e sobre as “condenáveis” idéias emitidas pela imprensa. Depois dessas ponderações, discursou diretamente sobre os “responsáveis” pelas greves, desqualificando o que chamou de pretextos as motivações do movimento grevista, conforme observamos abaixo:

Sendo assim, como não há [de] negá-lo, falece, a quem quer que seja, a base legítima para reconhecer, e até elogiar, como se fez, o procedimento dos grevistas, já impedindo o livre funcionamento das estradas de ferro, assenhorando-se dos trens, já obstando, por meio de violência, a admissão de novos empregados e operários, tendo, *sob o pretexto, fútil aliais, de não serem os grevistas escravos da sociedade Viação G. da Bahia*, e nem sujeitar-se aos salários que a respectiva direção lhes queiram pagar, inferiores, aos que aqueles julgam merecer aos seus serviços.²²

Em referência ao aprisionamento de locomotivas durante as greves, o articulista condenou a ação dos grevistas que, segundo ele, tornavam-se senhores, donos dos trens. Mas, o que impressionou foi a sua indiferença, além de desprezo, em relação ao “pretexto” advogado pelos operários: “de não serem os grevistas escravos da sociedade Viação G. da Bahia”. SG, assim, reportava-se aos motivos anunciados pelos ferroviários no boletim, distribuído durante a

²² “Ineditoriais. Ainda sobre a Greve”. In: *Diário de Notícias*. 23/11/1909.

greve de outubro, que faziam referência à escravidão. Naquela ocasião, os trabalhadores denunciavam que a CVGBa tentava submetê-los à condição de “escravos humilhados.”²³

Talvez, não fosse um mero acaso a construção desses discursos díspares, numa Bahia que, embora recém-saída do sistema de trabalho cativo, mantinha ainda formas de trabalho semiescravo (TAVARES, 2001). Estava em oposição, de um lado, um discurso que banalizava as reivindicações e queixas operárias e, de outro, a afirmação daqueles que vivenciaram a árdua experiência de exploração na estrada de ferro.

Nas experiências reivindicatórias dos operários em 1909, ao que parece, estavam em jogo, na origem do conflito, distintas noções de trabalho. Durante as lutas ferroviárias, vimos aflorar em pautas e boletins as visões de justiça, a idéia de exploração e uma compreensão específica de liberdade do trabalho. Foi, pelo menos, o que sugeriram os boletins dos grevistas da Estrada de Ferro Central da Bahia da cidade de Cachoeira:

Boletim 1: Ao povo – os grevistas não recuarão absolutamente!
 Firmes, solidários, pacíficos, hão de vencer a causa santa em que se empenharam para a honra da Bahia!
O operário não é um escravo e o Sr. Alencar não é divino!!
 A união que se acham atualmente os operários faz com que serias apreensões abatam o espírito do ridículo arrendatário!!
 A união faz a força! Abaixo Alencar! Viva a Bahia!
 Boletim 2: Povo- acabam de chegar telegrama da capital informando aos denodados grevistas da Estrada de Ferro Central da Bahia – que o Sr. Alencar Lima já não escolhe mais expedientes para conseguir que prevaleçam suas sórdidas intenções contra estóicos operários!
 Entretanto, a resistência pacífica admirável, que os homens do trabalho oferecem atualmente o vosso apoio, a vossa simpatia franca!

²³ “Boletim dos grevistas. Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – greve, reclamações, estragos”. In: *Diário de Notícias*. 14/10/1909.

*Ao lado, portanto, dos grevistas! Viva a liberdade do trabalho!
Abaixo a ambição intolerável, repugnante, do Sr. Alencar Lima.
Tudo pelo trabalho livre!
Decus in labore!²⁴*

O primeiro boletim, além de sublinhar a existência de coesão e solidariedade entre aqueles trabalhadores, buscou diferenciar os estatutos entre a condição de escravo e a de operário. Nessa perspectiva, investiu na construção de uma imagem dessacralizada do diretor – patrão Alencar Lima, numa clara demonstração de que compreendiam que as relações de trabalho livre, envolvendo patrão e operário, eram ou deveriam ser diferentes das relações típicas do sistema escravista, pautadas nas relações de deferência e respeito entre senhor – escravo.

Com apenas duas décadas de emancipação e, portanto, fim do trabalho escravo, num contexto em que não se registravam, no Brasil, leis que regulassem as relações entre patrões e empregados no espaço de produção, a reivindicação por direitos passava, também, pela luta contra exploração sobre a força do trabalho. Talvez por isso os trabalhadores grevistas se dispusessem a combater as práticas e condições que os fizessem lembrar de um passado não muito distante – a escravidão – experimentado, talvez, por eles ou por alguns de seus antepassados, e que por essa razão expressassem: “tudo pelo trabalho livre”.

Essas considerações sobre a greve de 1909, mais do que aspectos conclusivos, apontam apenas para mais uma interpretação acerca da classe trabalhadora ferroviária nos anos que se seguiram à abolição. Um setor do operariado baiano, de nacionalidade brasileira, que em suas experiências grevistas, não fez ecoar, explicitamente, nenhuma corrente do anarco-sindicalismo conforme a historiografia tradicional tanto exaltou como requisito para a

²⁴ “Boletins. Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco, Boletim”. In: *Diário de Notícias*. 11/11/1909.

organização operária no período republicano. Nem por isso aqueles trabalhadores deixaram de lutar por melhores condições de trabalho, de combater a subalternidade ou mesmo de afirmar uma idéia de liberdade, de dignidade e direitos distintos dos patrões.

Artigo recebido em setembro de 2008, aprovado em novembro de 2008.

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. *O civismo dos baianos – comemorações do Dois de Julho (1889-1923)*. 1997. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA, Salvador. 1997.

BACELAR, Jeferson. Livres negros, negros livres. *Anais do 4º Congresso de História da Bahia*. [Salvador 450 anos], 27 de setembro a 1º de outubro de 1999 – Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos, 2001.

BATALHA, Cláudio H. M. Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República. “In: LIBBY, Douglas C., FURTADO, Júnia F. (Orgs). *Trabalho Livre, trabalho*

escravo: Brasil e Europa, séculos XVII e XIX. São Paulo: Annablume, 2006.

BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. *O movimento Operário na Primeira República*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2000.

CRUZ, Maria Cecília V. e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, 2000, p. 243-290.

FONTES, José Raimundo. *Manifestações operárias na Bahia: o movimento grevista (1888-1930)*. 1982. Dissertação

(Mestrado em História) – FFCH-UFBA, Salvador. 1892.

FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias e trajetórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910*. 2004. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2004.

LARA, S. H; J. M. N. Mendonça. Apresentação. In: LARA, S. H; J. M. N. Mendonça. (Orgs.) *Direitos e Justiça no Brasil*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.

LARA, Sílvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*, São Paulo, v.16, out., 1998.

LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.

PETERSEN, Silvia R. Ferraz. “Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira”. In; Araújo, Angela M. C. (org.). *Trabalho, Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997.

SANCHES, Maria Aparecida dos Prazeres. *Fogões, pratos e*

panelas: relações de trabalho em Salvador envolvendo empregados e patroas. 1998. Dissertação (Mestrado em História). UFBA, Salvador. 1998.

TAVARES, Luiz H. Dias. *História da Bahia*. São Paulo: Ed. da Unesp, Salvador: Edufba, 2001.