

Artigo



UM TREM DESCARRILADO: AÇÕES GREVISTAS NA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (NOB)

Vitor Wagner Neto de Oliveira*

Walter Assis Alves**

Resumo:

Este artigo narra o desenrolar de uma greve de ferroviários em 1919, na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no antigo sul de Mato Grosso. No decorrer dos acontecimentos, as ações dos trabalhadores escapam ao controle do Centro Operário Aquidauanense, generalizando-se em formas de luta direta como o descarrilamento de uma locomotiva

Palavras-chave: Ferroviários, Noroeste do Brasil, Greve.

Abstract:

This article narrates the unroll of one railway workman strike in 1919, on Noroeste do Brasil Railway in the old south of Mato Grosso. In the elapse of accurrence, the action of workers escapes from Aquidauana Strike Center control, spreading indirect struggle way such as the derailment of a locomotive.

Keywords: Railway Workman, Noroeste do Brasil, Strike.

Ainda causa estranheza aos leitores falar em história operária ou em movimentos organizados por trabalhadores urbanos fora do eixo Rio-São Paulo pois, por muito tempo, a historiografia brasileira enxergou nestes espaços apenas relações de dominação contendo de um lado os *coronéis* e, de outro, uma

* Doutor em História Social do Trabalho e professor no curso de História da UFMS de Três Lagoas.

** Mestrando em História na UFU.

grande massa de caboclos e caipiras submetidos aos mandos e desmandos dos chefes políticos locais.

Mas a história do denominado interior brasileiro também é construída com a resistência dos trabalhadores urbanos e rurais em confronto com os agentes de dominação do Estado e do capital nacional e internacional. As grandes obras de infra-estrutura do início do século XX que buscavam colocar o país no caminho do *progresso* e da *ordem* são locais privilegiados para a percepção desta nuance da história do Brasil.¹

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), que liga os estados de São Paulo e de Mato Grosso do Sul, concebida com objetivos político-militar estratégicos, é um exemplo dessas grandes obras de integração do território nacional e defesa da fronteira oeste.²

Iniciada sua construção no primeiro governo do presidente Rodrigues Alves, em 1904, depois de diversos projetos, prometia inserir de vez o distante Mato Grosso no caminho do progresso, por meio de um dos mais autênticos produtos da revolução industrial, a locomotiva a vapor.

Para os trabalhos de construção do primeiro trecho da estrada, ocorrida entre 1904 e 1914, tanto do lado paulista como do lado mato-grossense, arregimentavam-se pessoas de várias partes do país e do exterior. Nesse primeiro momento não havia a preocupação com o emprego de mão-de-obra qualificada por parte da empresa contratada pelo Estado. Bastavam pessoas com coragem para enfrentar as intempéries de regiões, de florestas e de pantanais, repletas de animais selvagens, mosquitos transmissores da malária e

¹ Para o caso de Mato Grosso uma categoria que se destacou na organização e combatividade foi a dos marítimos que fazia a ligação entre o Brasil, o Paraguai, a Argentina e o Uruguai. Atualmente, no doutorado, investigo a inter-relação dos trabalhadores dessas nacionalidades, a bordo dos navios, no início do século XX. Ver ainda, OLIVEIRA (2005) e OLIVEIRA (2004).

² Sobre a o impacto econômico da Noroeste do Brasil, no início do século, na parte paulista e mato-grossense, ver QUEIROZ (2004).

a iminência constante de ataques indígenas. Para atrair trabalhadores para este meio a empresa investia na propaganda e em agentes aliciadores em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Assunção, no Paraguai.

Neste sentido, um artigo publicado em Assunção em 1909 denunciava as condições de trabalho dos “operários da ferrovia de Mato Grosso”. O artigo – não assinado e que parece ter sido escrito pelos articulistas do próprio jornal –, inicia afirmando não fazer muito tempo ter sido publicada no jornal “uma prevenção emanada do comitê oficial dos trabalhadores italianos, recomendando a estes não aceitar contratos de nenhuma espécie para ir a Mato Grosso a trabalhar nas obras da ferrovia”. O jornal elogia esta atitude da colônia italiana e dos consulados italianos que também aconselhavam os seus compatriotas a não irem para Mato Grosso, bem como chama a atenção para que os paraguaios – conforme o jornal, a maioria dos braços na construção da ferrovia –, organizassem comitês semelhantes aos dos italianos.³ Por fim, o jornal afirma que vinha fazendo sua parte ao propagandear as condições de trabalho na ferrovia, embora não surtisse muito efeito pois os trabalhadores eram provenientes da zona rural e não tinham acesso às notícias ou não sabiam ler. A exploração a que sofriam os paraguaios na NOB também se repetia em relação às outras nacionalidades, como com japoneses e brasileiros. Porém, os protestos contra as condições de trabalho se multiplicavam por toda a extensão da linha férrea. Um destes movimentos se deu em setembro de 1910 no município de Miranda. Segundo o jornal *O Brazil*, corriam boatos em Corumbá sobre as “graves perturbações da ordem pública em Miranda”, para onde afluíram centenas de trabalhadores da Noroeste e “outros elementos maus que

³ Artigo anexo ao ofício do Consulado do Brasil em Assunção: CONSULADO Geral dos Estados Unidos do Brasil. Assunção 25 de julho 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção, Ofícios 1909 – 1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – Arquivo Histórico do Itamarati.

corrompendo os mesmos operários procuravam levá-los a um levante geral contra a atual administração daquela via férrea”. Nos dias oito e nove do mesmo mês, após a inauguração do trecho da linha férrea em Miranda, chegaram boatos de que havia morrido em conflito o “famigerado desordeiro ‘Mascara de Ferro’” e Ezequiel Antunes de Souza.⁴

O jornal destaca o telegrama enviado pelo engenheiro-chefe da NOB, Arnaud, ao fiscal do governo junto à empresa, Pedro Gonçalves de Almeida, no qual comunica a persistência das desordens e que continuavam a

“afluir aos acampamentos de operários elementos duvidosos provocando desordens e conflitos parciais, prejudicando a ordem pública e o bom andamento dos trabalhos em Miranda e outros pontos e que a polícia do lugar é insuficiente para manter a ordem”.

Conclui o artigo que “a ultima hora conseguimos saber que o ministro da Guerra autorizou ao sr. comandante da 18ª Região Militar destacar para Miranda um contingente de força federal para proteger os trabalhadores da Noroeste”.

Para a imprensa local defensora do “progresso” a qualquer custo os protestos desta “multidão” contra as condições a que eram submetidos eram sempre arquitetados por pessoas estranhas, por indivíduos alheios. Aqueles operários “humildes” não seriam capazes de desacatar a autoridade do chefe. Entretanto, tornava-se cada vez mais comum a ocorrência de manifestações de descontentamento dos trabalhadores e a imprensa não poderia mais omitir a existência desses sujeitos, bem como de suas reivindicações.

Em 1913, com a decretação da caducidade do contrato de construção por parte do governo com a Companhia Noroeste do Brasil e o atraso de meses nos vencimentos de seus funcionários, os operários paralisaram suas atividades

⁴ *O Brazil*, Corumbá, 18/9/1910, nº 386, p.1 – Biblioteca Estadual Izaias Paim, Campo Grande.

no lado mato-grossense e foram para Bauru, onde a população assistiu a uma manifestação de “famintos e esfarrapados” expondo a situação precária da construção da estrada. (CASTRO: 219).

Continuaram os atrasos nos salários, os preços extorsivos nos armazéns da empresa e a escassez de crédito na praça. Em março de 1915 um movimento mais radical aconteceu: partiu de Três Lagoas (Mato Grosso) com a invasão das oficinas daquela estação, mobilizou os operários ao longo da estrada e danificou a linha telegráfica. Os grevistas chegaram até Itapura (São Paulo), mas a repressão policial veio com maior intensidade e impediu que o movimento se alastrasse até Bauru. Muitos foram presos e outros demitidos. A empresa ferroviária expôs em telegrama a disposição de fazer os operários trabalharem pela força, além de demitir grevistas. O apoio prestado por parte de alguns órgãos da imprensa de Bauru à greve de 1913 não se deu neste movimento por não considerá-lo “pacífico”. (CASTRO: 223).

Quanto aos apelos da empresa à sociedade, com referência aos movimentos dos operários, a autora Maria Inês Castro afirma que

Durante todo o tempo que durou a construção, a Companhia Noroeste procurou destacar os ‘sacrifícios’ que fora obrigada a fazer para levar adiante a obra civilizadora, assentando os trilhos no sertão e semeando a riqueza em sua passagem. Em nome dessa riqueza ainda a florescer, tudo lhe era permitido e qualquer obstáculo ao trabalho na ferrovia era pintado como oposição injustificada e como resultado de campanhas difamatórias contra uma empresa preocupada somente com os interesses do país. (CASTRO: 222).

Quando a ferrovia começou a operar no trecho Bauru (SP) – Porto Esperança (MT) em 1918 alguns antigos trabalhadores da construção permaneceram como operários nas máquinas, na linha e nas oficinas da empresa. Outros, com experiência ferroviária, foram para a região da Noroeste. Os movimentos – que até então se resumiam a reivindicações de pagamento de salários atrasados e a denúncia de superfaturamento nos armazéns –, ganharam

consignas mais gerais como a diminuição da jornada, melhoria nas condições de trabalho, aumento salarial etc. Percebe-se também a organização de associações para defesa dos interesses dos trabalhadores. As greves seriam, a partir de então, geralmente organizadas por tais associações.

Assim, em 1919 uma greve dos ferroviários em Aquidauana, no antigo sul de Mato Grosso, exigia aumento de salário, demissão do médico e do inspetor de tração bem como a revogação da remoção do presidente do Centro Operário.⁵

Enquanto perdurou a greve, durante todo o mês de outubro, os trabalhadores tentaram mobilizar outras estações e ganhar a opinião pública para suas causas, fazendo manifestações e distribuindo panfletos que apontavam suas condições de trabalho e reivindicações. O movimento escapou ao controle tanto da polícia como da direção do sindicato e culminou na ação direta de dezoito de outubro de 1919 em que houve o descarrilamento do comboio de passageiros conduzido pela locomotiva 356 em consequência da retirada de um trilho pelos grevistas.⁶ Os grevistas tomaram essa atitude em apoio ao sindicalista Francisco Garcia que havia sido transferido de Aquidauana para a cidade de Bauru, pelo fato de ter convocado uma reunião com os associados do Centro Operário Aquidauanense.

O Centro Operário recém-fundado – cuja presidência era exercida pelo mesmo espanhol Francisco Garcia, de vinte e cinco anos de idade –, espalhou

⁵ Estas reivindicações, de certa forma, se assemelham a alguns pontos das exigências dos grevistas da Companhia Paulista, em 1906, tida como uma das maiores greves ferroviárias da Primeira República, provocada, em princípio, “pela transferência considerada injusta de um empregado”. Na ocasião os trabalhadores pediam também a demissão do engenheiro Francisco de Monlevade, chefe de locomoção. (FAUSTO, 1986, p.136).

⁶ JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso. Procurador da República. Réus Francisco Garcia mais 6 operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Denúncia. Aquidauna, 1919. Doc. nº 711, Caixa “Tribunal da Relação” – Arquivo Público de Mato Grosso. Ver fotos ao final do artigo.

um manifesto por todos os núcleos de operários que trabalhavam ao longo da ferrovia que os convocava para uma assembléia geral que aconteceria em doze de outubro de 1919.

O manifesto era de primeiro de outubro e trazia um breve histórico da formação do Centro Operário exaltando a composição dos seus sócios, “somente por elementos do proletariado”, tendo em seu meio não só pessoas residentes em Aquidauana, mas em todo o percurso da estrada de ferro em território mato-grossense.⁷

Em apenas três meses de existência o Centro já colhia frutos de sua luta sindical contando com 384 associados, conquistando e regulamentando as 8 horas diárias de trabalho, “apagando as rixas e discórdias entre operários e patrões, estimulando as idéias puras de nosso Ideal Sublime, com a Ordem e a União máxima de sentimentos”.⁸ O manifesto, em tom conciliador, expunha o motivo da existência do Centro Operário e a intenção de persistir na luta pelo interesse comum dos operários: Cada um de nós deseja vê-lo conhecê-lo como o irmão ao seu irmão conhece. À vanguarda de nossos sofrimentos, antepunha-se o sacrifício na luta por uma vida sã, em que haja o amor o respeito, o carinho e o conforto a que fazem jus os propulsores de toda a atividade humana.

Concluindo, o documento destacava o seu lema:

Todos por um e um por todos. Salve! Altivos Camaradas! Viva a União!
Viva a Liberdade Proletária!

⁷ MANIFESTO aos nobres e dignos companheiros operários da Noroeste: chamada urgente à assembléia geral extraordinária a realizar-se a 12 de outubro de 1919. Anexo ao processo crime JUIZO FEDERAL *op cit.* – Arquivo Público do Estado de Mato Grosso.

⁸ *Idem.*

Logo no dia seguinte Francisco Garcia soube que a diretoria da Ferrovia havia pedido a sua transferência para as oficinas da cidade de Bauru e que o pedido havia sido encaminhado pelo encarregado de tração José Batista Machado numa tentativa de impedir a agitação operária. Em protesto Garcia convoca segunda reunião na qual comparecem vinte sócios da agremiação resolvendo entre eles que deveriam declarar greve sem demora.⁹ Ainda no dia quinze do mesmo mês, acompanhado de panfletagem, um segundo manifesto foi dirigido a todos dando conta da última resolução paredista.

Neste, os operários declaravam greve pacífica reclamando o aumento dos salários:

É demais palmilhar assim a Cruzada Sagrada do Trabalho, com extraordinários esforços físicos, com a mais reduzida diária, sem a menor garantia, sem nenhum direito, com o rancor de nossos verdugos, à guisa do suor de nossos corpos abatidos, raquíticos, para sustentar os magnatas venturosos, nossos afortunados sanguessugas, sem promovermos uma queixa, ou uma repulsa que debande o Bando dos Grossos Espertalhões, ilustres salteadores do suor proletário.¹⁰

Nestas palavras eloqüentes os operários criticavam a queda nos salários seguida do acréscimo de horas de trabalho e a perseguição na atitude imposta pela transferência de Francisco Garcia para a cidade de Bauru. Seguidamente é pedida uma ação pacífica por parte dos operários, mas alertando que, em caso de represália, poderiam responder da mesma forma que fossem tratados. Incentivando a se manterem unidos “como as varas da videira, que unidas, tornam-se fortes nas suas ações”, encerram o manifesto reafirmando a pretensão de não trabalharem enquanto não forem atendidos em suas solicitações.

⁹ Autos do processo crime: JUIZO FEDERAL *op cit.*

¹⁰ CENTRO OPERÁRIO Aquidauanense. Greve pacífica – Manifesto ao proletariado da Noroeste. Aquidauana, 15/10/1919. Anexo ao processo crime JUIZO FEDERAL *op cit.*

Na tentativa de acalmar os ânimos, a diretoria central da estrada enviou para a cidade de Aquidauana o chefe da locomoção Agenor Camilo, indicado para entender-se com os grevistas. Agenor chamou uma comissão de grevistas, estando entre eles Francisco Garcia e Domingos Mazzoni. Discutindo as reivindicações, pediu-lhes que voltassem ao trabalho para que a diretoria analisasse com “toda a execução de ânimo” as propostas apresentadas. Entretanto, os ferroviários deixaram clara a intenção de não retornarem ao trabalho antes de atendidas as suas solicitações.¹¹

As reivindicações foram consideradas absurdas por parte da diretoria e os sindicalistas foram acusados de pretenderem ganhar tempo para inflamar toda a extensão da estrada com seus atos grevistas. Agenor foi considerado pelos grevistas como incapaz de discutir relações em nome da diretoria da NOB.

Para proteger o patrimônio da empresa contra possíveis depredações por parte dos grevistas, a diretoria da ferrovia fez um pedido de apoio ao Exército concentrado na cidade de Campo Grande, para que garantisse a segurança do material da ferrovia, sendo atendida com o envio de tropas em dezesseis de outubro.

Na madrugada do dia seguinte reuniu-se novamente o Centro Operário. Desta vez para acertar, finalmente, a ação do dia seguinte. Foram mobilizados em Aquidauana cerca de duzentos operários, tendo em mente uma ação pacífica pela greve que começou nos galpões das oficinas já no dia 18 daquele mês.¹²

¹¹ As reivindicações eram as seguintes: “1º) resolução satisfatória ao aumento de vencimento que já havia sido pedido ; 2º) anulação da remoção do operário Francisco Garcia; 3º) demissão do Dr. Marinho Rego do cargo do diretor do hospital da Estrada; 4º) demissão do encarregado de tração, Sr. José Baptista Machado; 5º) demissão do mestre de lenha Manoel Santiago”. Depoimento de Agenor Camilo JUIZO FEDERAL *op cit.*

¹² TELEGRAMA de Miranda JUIZO FEDERAL *op cit.*, as 13 hs do dia 19/10/1919, para “A Razão” em Aquidauana. Anexo ao processo crime JUIZO FEDERAL *op cit.* Conforme o Procurador da República, responsável pela acusação, a ação de tirada do trilho havia sido premeditada por ser decidida na reunião do dia 17.

Os 200 operários seguiam pelos trilhos da ferrovia quando, no km 1.053, lançaram mão das ferramentas de trabalho para retirada de um dos trilhos, o que causou o tombamento do comboio de passageiros conduzido pela Locomotiva 356. No episódio, o maquinista Raul de Souza e o foguista Alfredo Caldas se feriram com o vazamento de água fervente da caldeira.

Após a retirada do trilho, os trabalhadores seguiram em marcha liderados por Francisco Garcia e Domingos Mazzoni, este natural de São Paulo e com vinte e dois anos de idade. Ao alcançarem o km 1.145 deram com a Locomotiva 27 e dela se apoderaram com o intuito de retornarem para a cidade de Aquidauana. Chegando ao ponto onde houve a retirada do trilho, com a linha interrompida pelos destroços do comboio descarrilado, depararam-se com o contingente do Exército. Foram surpreendidos e levados presos 140 trabalhadores, não antes de resistirem à voz de prisão “com atos de bravura, armados com carabinas, espingardas, revólveres, pistolas, facão, faquinha e até facas de mesa como destacado nos laudos do processo-crime, aberto em 17 de outubro de 1919.”¹³

Outras ações seguiram a marcha de indignação dos operários como a entrega à polícia de uma carta anônima encontrada nos portões da casa de José Batista Machado, que o alertava sobre um atentado de incêndio supostamente planejado a mando de Garcia.¹⁴ Houve outras depredações na linha férrea e a tentativa de controlar os trabalhadores das reservas de lenha, a fim de paralisar todos os serviços da estrada.

Nos dias subseqüentes, várias outras prisões acompanhadas de agressão foram efetuadas para reprimir e desarticular o movimento grevista dos operários da Noroeste do Brasil. Eram levados à cadeia todos os suspeitos de participarem da greve. Entre os acusados de incitar os operários estava o professor e redator

¹³ JUIZO FEDERAL *op cit.*

¹⁴ Depoimento de José Batista Machado, JUIZO FEDERAL *op cit.*

do jornal local *A Razão*, Jorge Bodstein Filho. Nos dias 19 e 23 de outubro, o jornal *O Mato Grosso*, do Partido Republicano Mato-Grossense em Cuiabá, acusa Bodstein de ser um “ativo articulador” dos ferroviários que agia dentro das imediações da estrada e possuía “grande influência no meio operário”. O mesmo jornal cuiabano publicou diversas manchetes alarmantes, como da explosão de dinamites nas linhas, não confirmadas por outras fontes e inclusive nos depoimentos de dezesseis testemunhas do inquérito policial.¹⁵

A repressão conseguiu sufocar o movimento, mas não aplacou a resistência definitivamente como queria a direção da empresa. Em anos posteriores outras lutas surgiriam ao longo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, demonstrando que os trabalhadores estavam determinados a conquistar direitos trabalhistas a exemplo do que vinha ocorrendo em centros operários como São Paulo e Rio de Janeiro, cidades abaladas pelas greves generalizadas de 1917 e 1918.

¹⁵ *O Mato Grosso*, Cuiabá 19/10/1919, nº , p. 1 e *O Mato Grosso*, Cuiabá 23/10/1919, nº1615 , p.1.



Fotos do descarrilamento da Locomotiva 356.



Fonte: JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso. Procurador da República. Réus Francisco Garcia mais seis operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Denúncia. Aquidauana, 1919. Doc.n. 711, Cx. “Tribunal da Relação” – Arquivo Público de Mato Grosso.

Bibliografia

CASTRO, M. I. M. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História, IFCH, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas (SP), 1993.

FAUSTO, B. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)* 4. ed. São Paulo: Difel, 1986. (corpo e alma do Brasil)

OLIVEIRA, V. W. N. *Estrada móvel fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)* Campo Grande (MS): Editora UFMS, 2005. 204 p.

_____. “Internacionalismo operário: a identidade de classe dos trabalhadores no transporte fluvial da Bacia do Prata”. *Trajetos*. Fortaleza, Universidade Federal do Ceará (UFC), v.2, n.4, pp.95-111, nov.2003.

QUEIROZ, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru

(SP); Campo Grande (MS): EDUSC/UFMS, 2004. v. 1. 256 p.

Fontes

CENTRO OPERÁRIO Aquidauanense. *Greve pacífica. Manifesto ao proletariado da Noroeste*. Aquidauana, 15.out.1919. Anexo ao processo-crime JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso...

CONSULADO-Geral dos Estados Unidos do Brasil. Assunção, 25.jul.1910. *Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores*. Repartições consulares brasileiras. Assunção, ofícios 1909 – 1910. estante 238, prateleira 3, v. 15 – Arquivo Histórico do Itamarati.

JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso. Procurador da República. Réus: Francisco Garcia mais seis operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Denúncia. Aquidauana, 1919. Doc.n.711, Cx. “Tribunal da Relação” – Arquivo Público de Mato Grosso.

MANIFESTO aos nobres e dignos companheiros operários da Noroeste: chamada urgente à assembléa geral extraordinaria a realizar-se a 12 de outubro de 1919. Anexo ao processo-crime JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso ...

O Brazil Corumbá, 18.set.1910, n. 386, pp.1. Biblioteca Estadual Izaias Paim, Campo Grande(MS).

O Matto Grosso. Cuiabá, 19.out.1919, pp. 1. e 23/10/1919, nº1615 , pp.1. Biblioteca Estadual Izaias Paim, Campo Grande(MS).

TELEGRAMA de Miranda para *A Razão* em Aquidauana. Anexo ao processo-crime JUIZO FEDERAL..., às 13 h de 19.out.1919.