

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**

**MUTUALISMO FERROVIÁRIO: PROVER E PROTEGER NA SOCIEDADE
BENEFICENTE DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ DE
1891 AOS ANOS 1930**

Kleitton Nazareno Santiago Mota

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará – UFC, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História Social.

Orientadora: Prof^a Dr^a Adelaide Maria Gonçalves Pereira

FORTALEZA – CE

OUTUBRO DE 2009

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**

**MUTUALISMO FERROVIÁRIO: PROVER E PROTEGER NA SOCIEDADE
BENEFICENTE DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ DE
1891 AOS ANOS 1930**

Kleitton Nazareno Santiago Mota

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará – UFC, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História Social.

Aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Dr^a Adelaide Maria Gonçalves Pereira (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará – UFC

Prof^a Dr^a Tânia Regina de Luca

Universidade Estadual Paulista – UNESP

Prof^a Dr^a Kênia de Sousa Rios
Universidade Federal do Ceará – UFC

*Aos meus
pais, pela
dedicação e
amor.*

AGRADECIMENTOS

É chegada a hora de demonstrar gratidão pelo apoio recebido durante o processo de construção desse estudo. Hoje, mais do que nunca, posso dizer que não estive sozinho nessa caminhada. Assim, presto os meus mais sinceros agradecimentos a todos aqueles que com generosidade me acolheram.

Em primeiro lugar, aos meus pais, Maria Santiago Pereira e Raimundo Domingues Mota, pelo amor e confiança incondicional depositado em todos os momentos da minha vida. Aos meus irmãos, Francisco Kleison Santiago Mota e Katia Emanuela Santiago Mota, pelo carinho e amizade indescritível. À Juliana Magalhães Linhares, pelo sentimento, compreensão e acima de tudo cumplicidade. Agradeço também aos amigos de todas as horas, Elano Paiva, Enilce Rabelo, Jeferson Dellano, Valderlan Nobre, Priscila Lopes e João Paulo Claudio, pelo apoio e incentivo nesses anos de trabalho.

Agradeço em especial à minha professora e orientadora Adelaide Gonçalves, pelo aprendizado, força e apoio, fundamental durante a escrita desse estudo.

Também não poderia deixar de expressar minha imensa gratidão aos meus alunos e colegas professores das Escolas de Ensino Fundamental e Médio Maria Margarida de Almeida e Adélia Brasil Feijó, por sua compreensão e apoio.

Na academia, agradeço aos companheiros e amigos do mestrado, Raimundo Helio, Nilton Almeida, Raquel Alves e Mario Martins, que dividiram seus conhecimentos e atenção. A vocês devo minhas melhores lembranças do curso do mestrado, das quais jamais vou-me esquecer.

Entre os mestres da Universidade, cabe destacar aqueles que marcaram minha formação, como Edilene Toledo, Luigi Biondi e Maria Verônica Secreto. Agradeço ainda aos professores Kênia Rios e Frederico de Castro Neves, pelo empenho nas disciplinas do mestrado e pelas sugestões dadas durante o exame de qualificação.

Aos membros da Sociedade Beneficente Paiva Lima, Fátima Lima e José do Carmo Gondim, por sua atenção, generosidade e respeito, ao abrirem as portas da sua Sociedade ao trabalho dessa pesquisa. Sem seu apoio essa jamais teria sido possível.

Devo ainda reconhecer o apoio da Coordenadoria de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior - CAPS, pela bolsa de estudo que me foi concedida durante o mestrado, sem a qual esse trabalho não teria sido possível.

Costumávamos ir para a beira da linha ver de perto os trens de passageiros. E ficávamos de cima dos cortes olhando como se fosse uma coisa nunca vista [...]

**José Lins do Rego,
Menino de Engenho,
1979.**

RESUMO

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

Palavras - chaves: Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. Mutual. Caixas de Aposentadorias e Pensões.

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze the experience of the formation, restructuration and development of the Baturite's Railroad Charity Society, pointing the action of railroad workers in the mutual's benefit composition offered. This experience show us that the Society was constituting itself as a way of betterment of life for the workmen, having the health, education and the access to loans and judiciary assistance as their point of support. The study chronological landmarks are delimited between the creation of Charity Society in 1891 and the 1930's, when start to be felt the effects of the Eloy Chaves Law, promulgated in 1923, that created the Account of Retirements and Pensions, inaugurating the social security promoted by the State in Brazil.

Key words: Baturite's Railroad Charity Society. Mutual. Retirements and Pensions.

LISTA DE SIGLAS

SBPEFB – Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité

EFB – Estrada de Ferro de Baturité

EFS - Estrada de Ferro de Sobral

RVC – Rede de Viação Cearense

RFESA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

IOCS – Inspetoria de Obras Contra as Secas

IFOCS – Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

APEC – Arquivo Público do Estado do Ceará

CAPs – Caixas de Aposentadorias e Pensões

LISTA DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro 1.1 - Estabelecimentos Comerciais de Fortaleza (1862).

Quadro 2.1 - O preço dos Gêneros Básicos.

Quadro 3.1 - Organização e administração da Estrada de Ferro de Baturité.

Quadro 4.1 - Estações, posições quilométricas, data das inaugurações.

Quadro 5.2 - Relação dos Membros da Diretoria de 1917.

Quadro 6.2 - Balancete Anual de Dezembro de 1918 à Novembro de 1919.

Quadro 7.2 - Relação de Empréstimos de março de 1925.

Quadro 8.2 - Relação dos Inadimplentes de 1927.

Quadro 9.2 - Volumes da obra de Júlio Verne da biblioteca da Sociedade Beneficente.

Gráfico 1.1 - Estado Financeiro da Estrada de Ferro de Baturité entre 1892-1897.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Estação Central João Felipe. Fonte: Álbum Vista do Ceará. Napoleão Irmão & Cia. Fortaleza. Rua 51, Boa Vista. Academia Cearense de Letras.

Foto 2 - Retirantes à espera de trabalho em frente à Estação Central no final do século XIX. Fonte: Acervo Museu da Imagem e do Som.

Foto 3 - Área de descarga de mercadorias da Estação Central de Fortaleza no final do século XIX. Fonte: Museu da Imagem e do Som.

Foto 4 - Acidente com locomotiva nos anos de 1950. Fonte: Acervo da RVC - Estação Central João Felipe.

Foto 5 - Acidente com locomotiva nos anos de 1950. Fonte: Acervo da RVC. Estação Central João Felipe.

Foto 6 - VIII volume da *Coleção Tesouro da Juventude*. Fonte: Acervo da Biblioteca da Sociedade Beneficente.

Foto 7 - Comemoração aos 50 anos de Fundação da Escola da Sociedade Beneficente. Fonte: Acervo da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

Foto 8 - Pintura em Azulejo localizada na entrada da Sociedade Beneficente, onde funcionou a Escola da Sociedade.

Foto 9 - Ferroviário atropelado em acidente de trânsito. Fonte: Gazeta de Notícias. Fortaleza. 11 de fevereiro de 1931.

Foto 10 - Sede da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

Foto 11 - Sala de reunião e galeria de retratos de sócios homenageados da Sociedade na atualidade. Sede Social da Sociedade Beneficente.

Foto 12 - Entrada principal da Sociedade nos dias atuais - Sede social da Sociedade Beneficente.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1.1 - Evolução da linha férrea no Ceará entre 1872 e 1926.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1 A FERROVIA NO CEARÁ E A CRIAÇÃO DA SOCIEDADE BENEFICENTE.....	34
1.1 A Cidade de Fortaleza na Virada do Século XIX.....	53
1.2 O Associativismo dos Trabalhadores.....	65
1.3 Cultura e Trabalho nas Sociedades de Socorro Mútuo.....	79
1.4 O Trem e os Primeiros Ferroviários do Ceará.....	10
1.5 A instalação da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité em 1891.....	0
2 “COM A MÁXIMA MUTUALIDADE E SOLIDARIEDADE” NA CONSTRUÇÃO DOS BENEFÍCIOS.....	10
2.1 A Reorganização da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité em 1916.....	12
2.2 A Prática dos Benefícios.....	6
2.3 Assistência Farmacêutica.....	1
2.4 Acidentes de Trabalho na ferrovia.....	14
2.5 A Caixa de Empréstimos.....	2
2.6 A Escola da Sociedade Beneficente.....	15
2.7 A Cooperativa de Consumo.....	7
2.8 A Caixa de Seguros da Beneficente.....	16
2.9 Assistência Jurídica.....	3
3 A SOCIEDADE BENEFICENTE E CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES DA REDE DE VIAÇÃO CEARENSE.....	16
3.1 A Construção da Sede Social da Sociedade Beneficente.....	6
3.2 A Sociedade dos Ferroviários e a Luta por	17
	8
	18
	4

Direitos.....	
3.3 A Sociedade Beneficente, a Ferrovia e os Conflitos Internos à Organização...	19
3.4 A Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rede de Viação Cearense e a Sociedade Beneficente.....	5
	20
	5
CONSIDERAÇÕES	
FINAIS.....	20
	8
REFERÊNCIAS	
BIBLIOGRÁFICAS.....	21
	4
FONTES	E
DOCUMENTOS.....	22
	1
APÊNDICES.....	
....	22
	4
ANEXOS.....	22
....	5
Anexo	24
1.....	6
Anexo	
2.....	

"Lecturis salutem"

Ficha Catalográfica elaborada por
Telma Regina Abreu Camboim – Bibliotecária – CRB-3/593
tregina@ufc.br
Biblioteca de Ciências Humanas – UFC

M871m Mota, Kleiton Nazareno Santiago.
Mutualismo ferroviário [manuscrito] : prover e proteger na Sociedade
Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité de 1891 aos anos
1930 / por Kleiton Nazareno Santiago Mota. – 2009.
251 f. : il ; 31 cm.
Cópia de computador (printout(s)).
Dissertação(Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de
Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza(CE),
19/10/2009.
Orientação: Prof^a. Dr^a. Adelaide Maria Gonçalves Pereira.
Inclui bibliografia

1-SOCIEDADE BENEFICENTE DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE
BATURITÉ.2-FERROVIÁRIOS – BATURITÉ(CE) – CONDIÇÕES SOCIAIS – 1891-
1930.3- FERROVIÁRIOS – BATURITÉ(CE) – CONDIÇÕES ECONÔMICAS – 1891-
1930.4-MUTUALISMO – BATURITÉ(CE) – 1891-1930.I- Pereira, Adelaide Maria

Gonçalves, orientador. II- Universidade Federal do Ceará. Programa de Pós-Graduação em

História. III- Título.

CDD(22ª ed.) 361.76608838509813109034

90/09

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**

**MUTUALISMO FERROVIÁRIO: PROVER E PROTEGER
NA SOCIEDADE BENEFICENTE DO PESSOAL DA**

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ DE 1891 AOS ANOS 1930

KLEITON NAZARENO SANTIAGO MOTA

FORTALEZA – CE

OUTUBRO DE 2009

INTRODUÇÃO

Todo tema de pesquisa carrega histórias de identificação. Como filho de metalúrgico, ouvi sobre o duro serviço das oficinas. Povoaram minha infância e adolescência relatos sobre queimaduras corriqueiras, cavacos de ferro e baixos salários. Essas histórias remontavam à época do meu avô, Francisco Tito Domingues Mota, que trabalhou como maquinista na construção do porto do Mucuripe e se aposentou como funcionário público da empresa de água e esgoto da cidade de Fortaleza. Diziam que o velho Tito costumava jogar lenha, quando passava perto de casa, para minha avó cozinhar. Nesse tempo, sua família morava no município de Maracanaú, distante 20 quilômetros de Fortaleza. Passados alguns anos, mudaram para a praia de Iracema, no centro da capital, onde meu pai conseguiu seu primeiro trabalho, aos doze anos de idade, numa oficina situada na região do baixo meretrício conhecida como Cinza, nome herdado da antiga usina de energia da empresa inglesa Light Power, que também operou o serviço de bonde.

A memória desse tempo permanece viva, atualizada nas conversas de final de semana e nos encontros de família. Percebo que os sentimentos de orgulho profissional se misturam às queixas cotidianas do trabalho ou de casa. Se o ganho era pouco, tornando a vida mais humilde, havia por outro lado o orgulho do trabalho bem

feito, da vida honesta. Desses exemplos, vieram as principais influências na escolha da história dos trabalhadores, sendo a experiência associativa dos ferroviários uma construção posterior, ligada aos primeiros contatos com fontes, documentos e pesquisa histórica. Assim, história e trabalho têm um legado construído em casa e nas experiências de pesquisa na Universidade.

Entre 2004 e 2005, participei do projeto *Memória da Ciência e do Trabalho no Semi-árido Brasileiro*, pesquisando o processo de construção dos açudes públicos no Ceará.¹ Chamava atenção o grande número de trabalhadores arregimentados nas obras de açudagem e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. Nos diversos estudos, telegramas, memorandos, ofícios e relatórios produzidos pelas Inspetorias de Obras Contra as Secas, encontrei relatos e referências sobre famílias acampadas nas frentes de trabalho, tanto dos açudes públicos quanto no prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, passando por grandes privações. Desde então, passei a estudar a história dos ferroviários no Ceará e sua prática associativa ante as dificuldades do mundo do trabalho.

As Sociedades de Socorro Mútuo cumpriram uma função destacada como elemento de formação e sociabilidade da classe trabalhadora. Entre suas atribuições, além da seguridade física e familiar, foi um veículo de convivência democrática, onde valores como solidariedade, companheirismo e fraternidade floresceram, tendo como referência muitas vezes o mundo do trabalho. Isso porque nem sempre essas agremiações se constituíam como entidades de trabalhadores, tendo também como referência, dimensões étnicas, religiosas ou espaços de moradia.

Historicamente essas Sociedades surgiram quando os trabalhadores buscavam maneiras de atenuar os efeitos negativos do capitalismo. Baixos salários, más condições de trabalho, longas jornadas, ausência de proteção do Estado foram alguns dos elementos que tornavam a vida dos proletários mais difícil, criando uma demanda social para a formação desse tipo de agremiação. Entretanto, esse fenômeno não pode ser explicado somente como consequência da miséria dos menos afortunados. Afinal, quando não foi dura a vida dos pobres? Ao que tudo indica, as novas Sociedades refletiam um processo maior de mudanças socioculturais, onde a caridade pública e

¹ Esse trabalho de pesquisa foi realizado nos arquivos do DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas) localizado na Praia de Iracema em Fortaleza.

privada fora sobrepujada pela livre associação horizontal de indivíduos dotados de interesses semelhantes.

Como parte do universo material proletário, os Socorros refletiam o cotidiano e as carências dos pobres. Sujeitos às incertezas da vida e sem ter a quem recorrer, a União se apresentava como alternativa e esperança de uma vida melhor. A própria expressão “Socorro” reflete a natureza dos serviços disponibilizados pelas Sociedades Benéficas, sendo a dignidade na hora da morte, por meio de um enterro honrado e o auxílio na forma de diárias, em caso de doença, acidente e invalidez, o repertório básico da maioria das Mutuais. Por meio desses princípios, se definia, por exemplo, a Sociedade de Socorro Mútuo, fundada em Fortaleza em 1905 com o “fim de beneficiar os seus associados em caso de moléstia e concorrer com as despesas para os que falecerem, não podendo em tempo algum ser dissolvida”.²

Entretanto, além de socorrer, as Sociedades de Socorro Mútuo foram espaços de convívio e cultura proletária, influenciando no processo de organização e formação da classe operária. Suas sedes foram palco de reuniões, estudos, apresentações musicais, peças teatrais, celebrações religiosas e ritos próprios do mundo do trabalho, como o Primeiro de Maio.³ Em diversos casos, isso acontecia num clima familiar de companheirismo, onde a solidariedade e os laços de amizade, identificação profissional e parentesco aproximavam seus membros. O que não anulava, por outro lado, as disputas e as contradições de classe existentes nas agremiações, que nem sempre eram formadas apenas por trabalhadores.

No Brasil, essas Sociedades foram durante algum tempo, a primeira e praticamente a única forma de assistência e organização conhecida pelos trabalhadores, sendo um modelo para a formação do sistema previdenciário promovido pelo Estado. Também se constituíram como forma predominante de associação classista por onde se forjava o movimento operário nos primeiros anos da República.

A maioria dessas agremiações estava ligada a algum setor, categoria ou grupo social, como operários, caixeiros, tipógrafos, imigrantes. No caso de São Paulo e Rio Grande do Sul, há registros também de associações de negros e de bairros,

² Estatutos da Sociedade de Socorro Mútuo, de 08 de janeiro de 1905. **Gazeta Oficial**. Fortaleza, 28 de Janeiro de 1918. .

³ LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe**: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930). Pelotas: Unitrabalho; Editora e Gráfica Universitária – UFPE., 2001, p. 98.

integrados segundo laços étnicos e de moradia respectivamente.⁴ Mais que nomear sua origem, cada associação se propunha a representar seus associados, funcionando como elo entre esses e o conjunto da Sociedade.

Em suas diretorias figuravam indivíduos de diferentes ideologias e origens sociais, sendo comum, com relação às Associações fundadas dentro de empresas, a participação de membros identificados com estratos superiores na sua hierarquia social. No caso da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, objeto desta pesquisa, esses membros podem ser identificados na figura dos engenheiros da Companhia, que exerciam funções de comando na ferrovia e participaram ativamente ao longo dos anos das diretorias da Sociedade.

O Mutualismo tem sido identificado como uma das primeiras expressões de organização dos trabalhadores. De característica diversa, as Sociedades de Socorro Mútuo formaram um fenômeno heterogêneo que acompanhou as mudanças sociais, culturais e econômicas do seu tempo. Mesmo assim, durante vários anos, essas Sociedades foram definidas como um estágio inicial da organização operária, confinada ao período escravista, com preocupações meramente de subsistência.⁵ Alguns desses aspectos podem ser vistos em *História da Indústria e do Trabalho no Brasil*, de Hardman e Leonardi, que tratam as mutuais como “formas embrionárias” de um proletariado que procurava se constituir como classe.⁶

Para De Luca, essas interpretações se referem mais a marcos teóricos do que a evidências históricas. Isso porque nem o mutualismo encerrou sua existência ao período escravista, nem suas ações podem ser simplesmente definidas como embrionárias.

Atualmente, os estudos demonstram que as Sociedades de socorro mútuo constituíam uma resposta possível ante as adversidades enfrentadas pelas camadas proletárias. Suas ações evidenciam a solidariedade, a organização, os valores e o cotidiano dos trabalhadores empenhados não somente em sobreviver, mas em viver de uma forma mais plena. Isso explica porque muitas Sociedades procuravam difundir a instrução. Nessas agremiações, palavras como união, benefício, associação, direito, cidadania e instrução começavam a fazer parte do vocabulário dos trabalhadores,

⁴ Idem, *ibidem*, p. 246.

⁵ DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado**: o mutualismo em São Paulo. São Paulo: Contexto, 1990, p. 7.

⁶ HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil**: das origens aos anos vinte. São Paulo: Globo Ed., 1982, p.118.

construindo certa consciência de grupo, ampliando, na maioria das vezes, suas funções assistenciais.

Muitas associações experimentaram de forma democrática o direito de expressão, fazendo de suas reuniões fóruns de debates abertos. Democrática porque, se comparadas às corporações de ofício onde somente os mestres votavam e tinham direitos de decisão, as Sociedades de Socorro Mútuo se constituíam como associações mais diretas de participação. Nas mutuais, todos os sócios efetivos poderiam votar e a maioria poderia ser eleita, sendo a participação realizada de modo direto.

No Ceará, as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX foram o período de emergência da maioria das Sociedades Mutualistas. Apesar das semelhanças, havia diferenças consideráveis que iam dos critérios de filiação aos serviços oferecidos. A maioria das Associações se formou na cidade de Fortaleza, capital do Estado, onde figuraram basicamente quatro tipos de Sociedades de Socorro Mútuo, classificadas do seguinte modo: a) de ofícios e categoria profissional, b) abertas,⁷ c) étnicas e d) confessionais ou circulistas (ligadas à Igreja).

No período estudado, há uma predominância de Sociedades centradas em torno de ofícios e categorias profissionais. A maioria das Associações dispunha de limitados recursos e poucas dezenas de associados. Entretanto, houve exceções, como a Sociedade Deus e Mar e Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, que chegaram a congregar centenas de associados.

A vida efêmera foi uma realidade de diversas Associações, tendo esse fato relação com os problemas cotidianos enfrentados pelos trabalhadores, principalmente em decorrência da carestia de vida. O não-pagamento das mensalidades foi uma das principais causas de desaparecimento das agremiações. Poucas organizações conseguiram ter uma existência longa, sendo as mais longevas fruto de uma forte disciplina financeira. Fatores como a aquisição de móveis, sede própria e acesso a crédito poderiam representar maior estabilidade, possibilitando a preservação e a continuidade da mutual. No caso da Sociedade Beneficente dos Ferroviários, a organização gozou de maior estabilidade quando conseguiu vincular o pagamento das

⁷ Sociedades de trabalhadores abertas: aqui aparece seguindo a nomenclatura indicada por De Luca, que chama de *abertas* as mutuais de trabalhadores que aceitavam como membros indivíduos de diversas ocupações, categorias e ofícios. (Ver: DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo**. São Paulo: Contexto, 1990, p. 34 e 36.

mensalidades à folha de pagamento da Estrada de Ferro de Baturité, sendo sua ampliação fruto dessa nova modalidade de arrecadação.

Com relação a Fortaleza, são poucos os estudos sobre as Sociedades de Socorro Mútuo, sendo difícil mapear a experiência das mutuais de modo mais amplo.⁸ Entretanto, ao longo desta pesquisa foi localizado certo número de associações dessa natureza, construindo um perfil das Sociedades de trabalhadores e mutuais existentes na cidade entre as últimas décadas do século XIX e os anos de 1930. Esse exame preliminar destaca a experiência de Sociedades identificadas desde laços étnicos, como a Sociedade Beneficente Portuguesa Dous de Fevereiro, às associações de categorias e ofícios, como caixeiros, ferroviários, marítimos, tipógrafos, portuários e têxteis, por seu papel diferenciado na organização dos trabalhadores da cidade, sem perder de vista as agremiações tidas como abertas, que agregavam associados das mais diferentes categorias, ofícios e ocupações, como é o caso do Centro Artístico Cearense e do Circulo de Operários e Trabalhadores Católicos São José.

Para Hardman, o século XIX produziu um tipo característico de capitalista que combinava “imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira”.⁹ Essa combinação foi gerada num clima de confiança na Ciência, sendo a Engenharia considerada a mola mestra das transformações da natureza em benefício do capital. Obras inimagináveis tornavam-se possíveis graças aos avanços técnicos em variados ramos do conhecimento. Estradas de ferro, portos, barragens e canais eram construídos por legiões de trabalhadores, fazendo dessa época um marco do desenvolvimento técnico e industrial. Todo esse processo foi acompanhado de intensa pobreza e exploração das populações mais humildes. Não bastava acumular recursos fabulosos, era necessário um “exército de proletários nômades”¹⁰ que se deslocasse até os pontos mais inóspitos. Mas como juntar esse exército? Como fazer centenas ou milhares de trabalhadores se sujeitarem a longas horas de trabalho nas duras frentes de serviço ou nas insalubres fábricas do século XIX? Para Hardman, os patrocinadores

⁸ Entre as pesquisas que abordam a experiência associativa de tipo mutualista no Ceará, podem ser citados os estudos sobre a história da *Aliança* Artística e Proletária de Quixadá, de Marcos José Diniz Silva (dissertação de mestrado publicada) e o trabalho do professor Francisco de Assis Santos de Oliveira, sobre a Revista da Sociedade Beneficente Phenix Caixeiral (dissertação de mestrado). Ver: SILVA, Marcos José Diniz. **No compasso do progresso**: a maçonaria e os trabalhadores cearenses. Fortaleza: NUDOC, 2007; OLIVEIRA, Francisco de Assis Santos de. **Os caixeiros no Ceará**: trabalho e educação na Revista Phenix (1891-1916). Fortaleza. Dissertação (Mestrado). Abril de 2005.

⁹ HARDMAN, Francisco Foot. **O trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.147.

¹⁰ Idem, *ibidem.*, p.148.

tanto particulares quanto estatais buscavam nas “franjas periféricas do sistema capitalista” os braços de que precisavam, aproveitando-se da fragilidade das relações camponesas e do excedente de mão-de-obra disponível nas áreas urbana.¹¹

A partir de meados do século XIX, o Brasil experimentou um relativo processo de industrialização, acompanhado por mudanças no traçado urbano de algumas cidades. O trabalho assalariado, a abolição da escravidão e o advento da República marcaram esse período. A vida urbana ganhava novos contornos, sendo transformada pelos equipamentos modernos como o trem, o bonde, o telégrafo e a imprensa. No campo, onde vivia a maior parte da população, esse processo teve um desenvolvimento mais lento, porém não menos significativo.

Do ponto de vista social, o país continuava particularmente desigual, marcado por graves problemas relacionados à pobreza e a discriminação das populações remanescentes do mundo da escravidão. A liberdade foi um longo caminho, trilhado na estrada da discriminação, onde a exploração do trabalho doméstico e a ausência de leis e oportunidades reafirmavam os valores conservadores defendidos pelos grupos hegemônicos no poder.¹²

Para a maioria da população, nada ou muito pouco se modificou. Os pobres, não lograram ganhar algum com a mudança da Monarquia para a República. Na prática, continuaram convivendo com as longas jornadas de trabalho, doenças, falta de moradia, carestia de vida e ausência de direitos e proteção do Estado. Os primeiros proletários do país foram submetidos a processo de exploração “inferior, em geral, ao dos demais trabalhadores livres da Sociedade brasileira da época”.¹³ Foi no mundo dos pobres em meio às dificuldades da vida que nasceram as Sociedades de Socorro Mútuo. A Caixa Beneficente era um meio prático de resolver situações cotidianas de dificuldades baseada na solidariedade e na identificação de necessidades comuns. O objetivo, antes de tudo era sobreviver, organizando socorros em caso de doença e de acidente, ou ajuda pecuniária nos anos de velhice, em caso de enterro. Com o passar do tempo, a noção de benefício vai sendo ampliada com a assistência médico-farmacêutica, jurídica, concessão de empréstimos, cooperativa de consumo, formação de escolas de primeiras letras e de oficinas profissionalizantes.

¹¹ Idem, *ibidem*, p. 142.

¹² CARVALHO, Marcus J. M. de. De portas adentro e de portas afora: trabalhadores domésticos e escravidão no Recife, 1822-1850. *In: Revista Afro-Ásia*, 29/30, 2003.

¹³ HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte**. São Paulo: Globo Ed., 1982, p.117.

Essas agremiações, além das finalidades descritas em seus estatutos, também foram-se constituindo em elementos de distinção social, expressando um modo de vida particular, identificado com a cultura das camadas proletárias. Para Loner, as Sociedades de Socorro Mútuo

serviram como meios de socialização das crianças, difusoras e mantenedoras de tradições, local de confraternização e convívio entre iguais, contribuindo para manter ou construir uma identidade própria, o que passava pela oportunidade de arranjar casamentos, consolidar amizades e parcerias, fazer negócios e obter empregos.¹⁴

A história do mutualismo está ligada à experiência do trabalho assalariado capitalista e às influências culturais das organizações de tipo artesanal e de caridade organizadas pela Igreja. Bastante difundido na Europa do século XIX, o auxílio mútuo alcançou principalmente os operários e trabalhadores urbanos. Na Inglaterra, as primeiras idéias de seguridade social aparecem com Thomas Paine, em *Direitos do Homem*, no final do século XVIII, propondo a criação de um imposto de renda proporcional destinado a “aliviar a situação dos pobres”.¹⁵ O sistema previa subsídios em caso de doença e morte, além de um seguro-desemprego e uma pensão aos trabalhadores idosos. Com práticas semelhantes às das Sociedades de trabalhadores, criaram Caixas Beneficentes, implementando formas de auxílios fundadas nas idéias de contribuição, direito e solidariedade defendidas por Paine. Na Espanha, a formação de Sociedades Mutualistas tem início com a dissolução do Antigo Regime, sendo constituídas quase que exclusivamente por trabalhadores, coexistindo no século XX com as iniciativas de seguridade social desde o Estado.¹⁶ Estudos como o de Silva Jr. apontam as práticas mutualistas presentes nos vários continentes, acompanhando o processo de mundialização do capital.¹⁷ Isso torna o Mutualismo bastante diversificado, enquanto fenômeno social, tendo que ser analisado com base nas particularidades de cada formação social.

¹⁴ LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe**: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930). Pelotas: Unitrabalho; Editora e Gráfica Universitária – UFPe., 2001, p. 96.

¹⁵ THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**: a árvore da liberdade. Vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004, p. 101.

¹⁶ CASTILLO, Santiago. **Las sociedades de socorros mutuos en la España contemporánea**. In: _____. Solidariedade desde abajo: trabajadores y socorros mutuos em la España contemporánea. Madrid: Universidad de Complutense; UGT, 1994, p. 3.

¹⁷ SILVA JR., Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorro mútuo**: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940). Porto Alegre. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

No Brasil, a existência das primeiras Sociedades de Socorro Mútuo remonta ao Império, como a Sociedade de Ofícios e Empregados da Marinha, de 1833, a Sociedade Mecânica Aperfeiçoadora das Artes e Beneficente, de 1836, no Rio de Janeiro, e a Imperial Sociedade dos Artistas Mecânicos e Liberais de Pernambuco, formada por carpinteiros e pedreiros de Recife. Essas Associações guardavam forte relação com o mundo artesanal, sendo “uma típica organização gremial de bases artesanais e de finalidades mutualistas”.¹⁸

Antes desse período, durante a fase colonial, figuraram as Confrarias e Irmandades, de origem religiosa, que, entre outras atribuições, cumpriam um papel assistencial onde mestres, oficiais, artesãos, jornaleiros e aprendizes faziam parte de uma mesma organização, proporcionando auxílio material aos agremiados.

Para Claudio Batalha, não se podem desprezar os elementos culturais de continuidade presentes entre Corporações de ofício, Irmandades e Sociedades de Socorro Mútuo, mesmo reconhecendo que se constituem como fenômenos históricos distintos.¹⁹ Esses elementos podem ser evidenciados pela valorização profissional, grau de ritualização e concessão de auxílios.

Na Espanha do Antigo Regime, algumas dessas Agremiações ficaram conhecidas como Irmandades de Socorro. Caracterizavam-se, de modo geral, como associações voluntárias, integradas por mestres, artesãos, jornaleiros, carregadores, entre outros, que contribuía mensalmente com determinado valor em dinheiro para o fundo da associação, com o fim de assistir seus membros mais necessitados, em caso de enfermidade, morte ou prisão, elementos que as aproximam das futuras Sociedades de Socorro Mútuo. Para Sánchez, as Irmandades se diferenciavam das Confrarias de tipo caritativo, que se ocupavam de grupos específicos de necessitados externos a seus confrades, principalmente pelo “fato de exercerem a caridade, ou o socorro entre seus próprios membros, graças a sua cotização”.²⁰

De origem medieval, Corporações e Irmandades se constituíram como experiências associativas de matriz religiosa. As primeiras que se têm notícia no Brasil

¹⁸ REZENDE, Antônio Paulo. As primeiras idéias socialistas em Pernambuco. **CLIO - Revista de Pesquisa Histórica**, n. 23, p. 26, 2005.

¹⁹ BATALHA, Claudio H. M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. **Cadernos AEL. Sociedades Operárias e Mutualismo**. Campinas: UNICAMP, 1999, p. 47.

²⁰ MADARIAGA, Elena Sánchez de. De la “caridade fraternal” al “socorro mutuo”: las hermandades de socorro de Madrid en el siglo XVIII. In: CASTILLO, Santiago. **Solidariedade desde abajo: trabajadores y socorros mutuos en la España contemporánea**. Madri: Universidad de Complutense; UGT, 1994, p. 33.

remontam a meados do século XVII, sendo seu período de maior atuação, entre os séculos XVIII e início do XIX.²¹

Entre as corporações, mestres, oficiais artesãos, jornaleiros e aprendizes ligados a um mesmo ofício formavam o corpo das Confrarias. Em cidades como Rio de Janeiro e Recife, foram bastante atuantes principalmente entre carpinteiros, ferreiros e pedreiros. A defesa da arte figurava como propósito central desse tipo de agremiação. Num mundo escravista, de desvalorização do trabalho manual, estas Associações se apresentavam como exceção, enxergando na manutenção de seus ofícios uma alternativa de valorização profissional. Em certas situações, prestavam assistência aos seus agremiados mais necessitados, além de tomarem parte ativa nos festejos do calendário litúrgico e nas mobilizações de caridade e amparo aos pobres. Organizados em ofício, seus membros escolhiam um santo de afinidade com sua arte ou ocupação como seu padroeiro. Isso fortalecia os laços entre os confrades que viviam um tempo marcado de forte influência da Igreja.

Diferente das Confrarias socioprofissionais, as Irmandades congregavam membros de variados ofícios e ocupações, sendo particularmente populares as Irmandades de Nossa Senhora do Rosário. No Brasil, identificadas tradicionalmente com o mundo da escravidão por congregarem entre seus membros cativos, libertos e homens livres numa mesma organização. Irmandades como a de São Crispim, dos sapateiros do Rio de Janeiro atravessam o século XIX, convivendo com as primeiras Sociedades de Socorro Mútuo.

No Ceará, entre as Irmandades do Rosário, são citadas como exemplos as confrarias de Fortaleza, Crato, Icó, Aracati, Sobral e Quixeramobim, esta a mais antiga, fundada em 1854. Ligadas a uma determinada paróquia seguiam as disposições da autoridade religiosa local.

Segundo o termo de compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário da cidade de Icó, a confraria

se comporá de ilimitado numero de pessoas de ambos os sexos, pretos forros e escravos, e também de pessoas de outras cores, de qualquer condição que sejam, com tanto que professem a religião catholica apostólica romana; sendo cada irmão obrigado a pagar de sua entrada 4\$000 réis e annualmente 1\$000 réis.²²

²¹ XIMENDES, Carlos Alberto. **A Câmara de São Luiz e o mundo do trabalho (1646-1755). Outros Tempos**, vol. 01, p.105-114. Disponível em: <www.outrostempos.uema.br>.

²² ARQUIVO do Seminário da Prainha – Termo de compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, da cidade de Icó, de 26 de novembro de 1870.

Já a Irmandade do Rosário de Fortaleza, ressaltava além da devoção católica, a valorização do caráter étnico com relação ao sufrágio.

As pessoas de outra cor que quiserem ter ingresso n'esta Irmandade serão admitidas, porém – por devoção – não votarão e nem serão votadas, salvo para os empregados de Escrivão, e de Thesoureiro, os quais poderão recahir ainda mesmo em quem não for irmão por devoção.²³

Os exemplos demonstram o caráter étnico que revestiu esse tipo de agremiação, sendo considerado um espaço de relativa autonomia dos cativos. Ter a permissão de ir às reuniões, votar nas eleições e participar das festas, como a coroação do Rei do Congo e a consagração de Nossa Senhora do Rosário, significava gozar de maior liberdade, sendo a Irmandade um espaço de convívio e sociabilidade. A honra de ser votado como Rei e Rainha carregava traços de distinção e identidade, atribuindo valor simbólico a certos elementos da cultura africana. Segundo o Termo de Compromisso da Irmandade do Rosário de Sobral,

O Rei, Rainha e seus empregados serão eleitos pela Irmandade, na véspera do dia da festa e tomarão posse no 1º. de janeiro do anno seguinte, ou no domingo immediato ao d'ella, quando se fiser em Outubro, ou em outro qualquer do anno fora do Natal. Para esta eleição pode precindir-se da presença do Parocho.

O Rei terá assento em mesa, a esquerda d'este: discutirá, e votará; mas sua falta não impedirá, os trabalhos d'esta. As jóias d'elle e da Rainha serão as despesas da coroação.²⁴

O mesmo documento marca como ponto alto da vida da Irmandade o dia da festa de Nossa Senhora do Rosário, sendo a comemoração um momento que combinava o rito religioso e a festa popular.

Haverá todos os annos, festa de Nossa Senhora do Rosário no primeiro domingo de outubro e quando por qualquer causa não possa ser nesse dia, será transferido para a segunda oitava do Natal.

A festividade será solenizada com novenas; as despesas d'estas correrão por conta dos notários, e as demais, serão a custa da Irmandade.²⁵

Segundo Raimundo Nonato de Souza,

Os negros transformaram suas irmandades em momentos de identidade cultural, pois souberam reelaborar os significados cristãos, dando um outro sentido àqueles momentos e espaços permitidos pela Igreja e pelo Estado,

²³ Idem – Termo de compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário Instituída na igreja de Nossa Senhora do Rosário, na cidade da Fortaleza, de 24 de janeiro de 1871.

²⁴ Arquivo do Seminário da Prainha – Termo de Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, ereta na Capela da lapa da Freguesia de Sobral em 21 de outubro de 1869.

²⁵ APEC - Termo de Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, instituída na igreja Nossa Senhora do Rosário, na cidade da Fortaleza, de 24 de janeiro de 1871.

usufruindo-se do direito de ter tempo livre para oração, celebrações e folguedos.²⁶

Homens e mulheres, livres e escravos, na sua maioria pobres, fazendo parte de uma mesma Irmandade, revelam uma realidade complexa, onde o modelo de apartação social absoluta entre livres e escravos se mostra insuficiente. Esses leigos, aos olhos da Igreja, transformaram as capelas, igrejas e oratórios em “espaços de reconhecimento social e comunitário”, de solidariedade organizadora do trabalho, da valorização através do batismo, matrimônio, missas e funerais, como artifício de identidade étnica, num mundo marcado pela escravidão.²⁷

Para Eurípedes Funes, as Irmandades eram espaços de sociabilidade que reuniam negros libertos e cativos, onde

cuidava-se da vida além da morte, para que cada um dos irmãos tivesse enterros dignos e se mandassem rezar missa para encomendar a alma; mas era, também, onde se discutiam os problemas cotidianos e circulavam informações que davam conta da realidade social dos cativos.²⁸

Exemplo desse tipo de discussão eram as denúncias por maus tratos e busca por auxílios em caso de doença e morte.

Irmandades e Sociedade de Socorro Mútuo conviveram no tempo. Suas assembleias, eleições, práticas de cotização e auxílio funerário tinham aspectos semelhantes. Por outro lado, as diferenças são vistas desde o campo institucional a elementos propriamente culturais, como o decréscimo da influência da Igreja e o nivelamento dos direitos dos sócios. Para Batalha, as Sociedades de Socorro Mútuo são fruto de um

processo de democratização nas Sociedades operárias, com a junção dos mestres, dos oficiais e até dos aprendizes numa mesma associação, democratização esta perceptível também no peso crescente que as assembleias de sócios desempenham na vida associativa.²⁹

No caso das Corporações de ofício, proibidas pela Constituição de 1824, permanecem as Irmandades como sobreviventes do mundo colonial. Na década seguinte, surgem as primeiras Sociedades Mutualistas que, a partir da segunda metade do século XIX, vão-se tornando hegemônicas, mais adaptadas às necessidades do

²⁶ SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. **Irmandades e festas**: Rosário dos Pretos de Sobral (1854-1884). Fortaleza: Edições NUDOC, 2007, p. 62.

²⁷ Idem, *ibidem*, p. 61.

²⁸ FUNES, Eurípedes. **Negros no Ceará**. In: SOUZA, Simone & GONÇALVES, Adelaide (orgs.). Uma nova história do Ceará. 3. ed. rev. e atual. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 122.

²⁹ BATALHA, Claudio H. M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. **Cadernos AEL. Sociedades Operárias e Mutualismo**. Campinas: UNICAMP, 1999, p. 52.

mundo do trabalho de então. Isso não quer dizer que Irmandades se transformaram em Associações de Auxílio Mútuo. Ocorreu um processo de mudança no padrão associativo, mais adaptado às necessidades do proletariado.

A historiografia brasileira, durante muitos anos, tratou o mutualismo como uma experiência de pouco significado na história dos trabalhadores. Esse fenômeno chegou a ser classificado como um estágio de pré-história do movimento operário confinado ao período da escravidão, onde não havia nem capitalismo nem classe operária.³⁰ Para esses estudos, as Sociedades de Socorro Mútuo pertenciam a uma fase embrionária do movimento operário que evoluiria para a formação das primeiras Ligas de resistência, Sindicatos e Partidos, as formas clássicas de organização do proletariado.

Contudo, estudos historiográficos mais recentes demonstraram que essas conclusões correspondiam a marcos teóricos que pouco correspondiam à realidade vivida pelo proletariado. Formadas por trabalhadores livres, as Mutuais conviveram com a escravidão e não desapareceram com o surgimento dos primeiros Sindicatos, sendo fenômenos distintos e contemporâneos. A experiência demonstra que houve uma grande diversidade e não uma sucessão de formas associativas entre os trabalhadores.³¹ Em primeiro lugar, porque as Sociedades Benéficas não eram formadas exclusivamente por trabalhadores (como os sindicatos), sendo comum em seus quadros sociais a presença de autoridades públicas, que ocupavam lugares superiores nas hierarquias institucionais, médicos, engenheiros e advogados. Além do que, muitas se constituíam em torno de laços étnicos, credo religioso ou local de moradia e não apenas com referência ao mundo do trabalho.

Para Claudio Batalha, a história do associativismo dos trabalhadores deve ampliar o diálogo entre Corporações, Irmandades, Sociedades de Socorro Mútuo e Sindicatos, tendo em vista os elementos de continuidade e ruptura existentes entre eles. O autor também ressalta a necessidade de se atentar para as especificidades do mutualismo dos trabalhadores, a fim de se compreender como essas práticas vão sendo experienciadas ao longo da virada do século XIX para o XX.³²

³⁰ DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado**: o mutualismo em São Paulo. São Paulo: Contexto, 1990, p. 7-8.

³¹ BATALHA, Claudio H. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos César (org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998, p. 146.

³² BATALHA, Claudio H. Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: relações entre corporações, sociedades mutualistas e sindicatos à luz da produção recente. Fortaleza. **XXV Simpósio Nacional História da ANPUH**, 12-17 de julho de 2009, p. 202.

Fruto do câmbio teórico-metodológico são os trabalhos recentes de Osvaldo Batista Acioly Maciel, sobre o *Mutualismo dos Trabalhadores de Maceió*³³, e de Marcelo Mac Cord, *Andaimes, Casacas, Tijolos e Livros: Uma Associação de Artífices no Recife, 1836-1880*,³⁴ sobre a história da Irmandade São José do Ribamar, formada por artífices, em sua maioria de cor, que dá origem em 1841, à Sociedade das Artes Mecânicas.

Vistas desse modo, as práticas associativas revelam dimensões da cultura dos trabalhadores no sentido de pertencimento, elemento importante na construção das identidades de classe. Como sujeitos coletivos, as Sociedades Beneficentes foram as primeiras formadas pelos trabalhadores visando sua defesa. As lutas contra a carestia, as manifestações de Primeiro de Maio, a negociação de postos de trabalho e o apoio às greves tiveram como interlocutoras Sociedades Mutualistas. É o caso da greve dos tipógrafos do Rio de Janeiro, apoiada pela Associação Tipográfica Fluminense em 1858.³⁵

Silva Jr. afirma que as Sociedades de Socorro Mútuo são orientadas desde os anseios privados de proteção, empregando estratégias públicas de seguridade social.³⁶ Isso significa que o padrão associativo estava comumente interessado nos benefícios materiais oferecidos pelas Sociedades de Socorro Mútuo, sendo o sentimento de lealdade entre os membros mantenedor da atividade de “securitização”³⁷ das Associações. Para Tânia Regina de Luca, as Sociedades de Socorro mútuo podiam ser de variados tipos: organizadas nas empresas, nos órgãos públicos, por categoria profissional, por etnia, por bairro e por Sociedades abertas. A autora afirma que “a riqueza e a diversidade do mutualismo só se revelam quando as associações são agrupadas em função dos critérios de recrutamento dos sócios”.³⁸ De outro modo seria difícil perceber as particularidades de cada grupo.

³³ MACIEL, Osvaldo Batista Acioly. *Mutualismo e trabalhadores em Maceió (1869-1920)*. Fortaleza. **XXV Simpósio Nacional História da AMPUH**, 12-17 de julho de 2009, p. 205.

³⁴ CORD, Marcelo Mac. *Andaimes, casacas, tijolos e livros: uma associação de artífices no Recife, 1836-1880*. Tese (Doutorado) – Departamento de História da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Fevereiro de 2009.

³⁵ VITORINO, Artur José Renda. *Máquinas e operários: mudanças técnicas e sindicalismo gráfico* (São Paulo e Rio de Janeiro, 1858-1912). São Paulo: Fapesp; Anna Blume, 2000.

³⁶ SILVA JR., Adhemar Lourenço da. *As sociedades de socorro mútuo: estratégias privadas e públicas* (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940). Porto Alegre. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p.11.

³⁷ Idem, *ibidem*, p. 11.

³⁸ DE LUCA, Tânia Regina. *O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo*. São Paulo: Contexto, 1990, p. 173.

No Ceará, as primeiras Sociedades Benéficas surgem a partir da segunda metade do século XIX, permanecendo com forte presença até os anos 1930. Ao longo dos anos, surgem Benéficas entre os marítimos, pedreiros, tipógrafos, caixeiros, padeiros, ambulantes, funcionários públicos, carroceiros, merceiros, ferroviários, dentre outros. Também havia Sociedades que congregavam sócios de variados ofícios e ocupações, sendo algumas expressivas, como o Centro Artístico Cearense e a Sociedade Artística Maranguapense, fundadas respectivamente em 1904 e 1924 nas cidades de Fortaleza e Maranguape.

Pode-se dizer que o mutualismo acompanhou a geografia econômica do Ceará com maior relevo nas cidades. Em Fortaleza, é evidenciada maior incidência desse tipo de associação entre as décadas de 1890 a 1920, período marcado pelos problemas da carestia de vida e ausência de regulamentação das relações de trabalho.

Do tipo mutualista era a maioria das associações proletárias de Fortaleza, coexistindo com outras formas de organização como, sindicatos, círculos católicos, federações e partidos operários ao longo do período estudado. É de 1890 a fundação do Partido Operário Cearense que, ao longo de sua existência, critica as ações mutuais, considerando-as mantenedoras da ordem social. Organizado pela Igreja, o Círculo de Operários e Trabalhadores Católicos São José era uma Sociedade aberta congregando não apenas trabalhadores, baseada na doutrina de cooperação de classes e harmonia social defendida pela Igreja. O associativismo de concepção sindical, no Ceará, data do início da década de 1920, com as associações de resistência entre os gráficos, ferroviários e portuários.

Nesse contexto associativo, é criada a Sociedade Benéfica dos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité,³⁹ em 29 de março de 1891, sendo o objetivo desse estudo analisar a organização, participação e trajetória dos trabalhadores ferroviários no processo de formação da Sociedade Benéfica, entre 1891 e os anos de 1930.

A construção da ferrovia, iniciada nos anos de 1870, chegava aos sertões, constituindo-se como o maior empreendimento econômico e uma das maiores concentrações de trabalhadores. No Estado do Ceará, seus operários vinham dos mais variados recantos, recrutados pelas frentes de trabalho, principalmente nos períodos de seca.

³⁹ Primeira denominação da Sociedade Benéfica dos Ferroviários de Fortaleza.

Caravanas de milhares de famintos em grande número vindos de variados pontos da província em busca de trabalho na via-ferrea de Sobral, percorrem diariamente as ruas d'esta cidade implorando a caridade particular, já justamente esgotada.⁴⁰

Os municípios do Sertão Central, incluindo Canindé, Quixadá, Quixeramobim, Senador Pompeu, Iguatu e os da região dos Inhamuns, com destaque para as cidades de Tauá e Saboeiro, foram os mais atingidos, noticiando o abandono da população de seus territórios, enquanto Baturité, Pacatuba, Maranguape e a região do Cariri aterrorizavam-se com a entrada de sertanejos famintos, maltrapilhos e dispostos a invadir os roçados à procura de comida.⁴¹

Os marcos cronológicos da pesquisa compreendem o período de formação, reestruturação e ampliação da Sociedade Beneficente desde sua instalação em 1891, chegando aos anos de 1930, em razão da documentação pesquisada e devido ao alargamento dos benefícios oferecidos pela associação. A partir de 1923, com a lei Eloy Chaves, surge a primeira Caixa de Aposentadorias no Brasil para trabalhadores ferroviários. Nesse processo de formação previdenciária, as Sociedades de Socorro Mútuo foram um modelo, até então, pouco reconhecido pelos estudos sobre esse assunto. Assim, o exemplo da Beneficente dos trabalhadores ferroviários comporta aspectos importantes tanto para a história da previdência social como para a formação da classe operária.⁴²

Tendo a Estrada de Ferro como núcleo, a Beneficente congregava sócios entre os serralheiros, malhadores, torneiros, ferreiros, fundidores, maquinistas, foguistas, guarda freios, ajudantes, limpadores de vagões e jornaleiros, amanuenses, escriturários, agentes de estação, telegrafistas e fiscais em sua base proletária. Também faziam parte dos seus quadros sociais engenheiros e membros da administração da ferrovia. Essa diversidade de atores sociais reunidos numa mesma associação é parte do contexto sociocultural da época, o que não anula as contradições existentes entre os grupos que atuam dentro e fora da Sociedade Beneficente com base em seus interesses

⁴⁰ O CEARENSE. Fortaleza. Órgão do Partido Liberal. 10 de abril de 1889. Apud: NEVES, Frederico de Castro. **A multidão e a história**: saques e outras ações de massa no Ceará. Fortaleza: Relume Dumará, 2000, p. 64.

⁴¹ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da seca**: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará, 2005, p. 42.

⁴² RALLE, Michel. A função da proteção mutualista na construção de uma identidade operária na Espanha (1870-1910). In: **Cadernos AEL. Sociedades Operárias e Mutualismo**. Campinas: UNICAMP, 1999, p. 15.

de classe. É no cotidiano que as solidariedades e conflitos se revelam e que os sujeitos, a partir de suas experiências, vão-se construindo como classe.

Para realizar a pesquisa, foram compulsadas diversas fontes e documentos: Atas, Estatutos, Portarias, Relatórios, Plantas, Almanagues, Censos, Jornais e outros documentos referentes à vida associativa dos ferroviários cearenses entre os anos de 1891 e meados de 1930. Esse material constituiu a base empírica dessa pesquisa. Em grande medida tratava-se de descrições, narrativas e estudos que versavam sobre cotidiano dos trabalhadores da ferrovia e das organizações proletárias de Fortaleza. Nas atas, constava a maioria das informações, sobretudo a riqueza das descrições das assembléias, como os socorros prestados e os debates em torno da criação de novos benefícios. Estão presentes também nos Expedientes e Ordens aspectos da experiência dos trabalhadores, que iam além do universo de trabalho, como a morte de um parente, o casamento de uma filha, ou a entronização do Sagrado Coração de Jesus na casa de algum associado. Nos Estatutos, por sua natureza regimental, pude observar como estavam organizadas algumas associações, especialmente a Sociedade Beneficente dos Ferroviários, e em que medida suas normas se confirmavam na prática. Nas Portarias, foram colhidos e analisados dados referentes à vida funcional dos trabalhadores: o ingresso na ferrovia, a ascensão funcional, advertências, multas, afastamento, licenças, férias ou aposentadoria. Nos Relatórios, pude acompanhar a evolução material da Estrada de Ferro, seu progresso, dificuldades. Já as plantas e mapas tanto da linha, estações, quanto da própria capital foram um valioso suporte durante a análise e visualização da presença e movimentação dos trabalhadores. Fotografias das estações, trabalhadores, oficinas e instalações da sede social da Sociedade Beneficente contribuíram para uma maior proximidade com o espaço de convívio dos ferroviários. Jornais e Almanagues reforçaram as informações sobre a vida associativa das Mutuais e demais agremiações de trabalhadores, com a publicação de chamadas de reuniões, publicação de estatutos, notas explicativas, convites, além das informações sobre a economia, carga e descarga do porto, horário dos trens, levantamento das associações da capital, descrição dos ofícios e profissões existentes na Estrada.

Com relação aos locais de pesquisa, esses se concentraram na Sociedade Beneficente, Arquivo da Estrada de Ferro, Arquivo Público do Estado, Academia Cearense de Letras e Biblioteca Pública Menezes Pimentel. Também foram consultados outros acervos, incluindo o Instituto Histórico do Ceará, Seminário da Prainha e o

Museu da Imagem e do Som. Apesar dos problemas de organização, acesso e conservação da documentação, pude contar com a atenção da maioria dos funcionários das referidas instituições, que, mesmo em condições muitas vezes inadequadas, prestaram valioso auxílio à pesquisa.

Lembrada com orgulho pelos ferroviários como *Centenária*, a Beneficente guarda um expressivo *corpus* documental, composto por Atas que vão do final do século XIX aos anos de 1990. Esse material encontra-se relativamente bem conservado na sede da Associação, sendo em sua maioria formado por fontes inéditas. A sede social da Beneficente foi edificada em 1932, construída obedecendo a linhas sóbrias, própria da arquitetura da época: de paredes grossas e janelas altas, dotada de um singelo mosaico e uma escada de madeira de lei, entre as ruas 24 de maio e Senador Alencar, em Fortaleza.

Atualmente, a Sociedade Beneficente presta serviços de assistência funerária, atendimento dentário e assistência jurídica aos aposentados e familiares dos associados. Mais recentemente, a agremiação abriu suas portas à filiação de sócios sem vínculos com a Estrada de Ferro, sendo os cargos de diretoria restritos aos sócios ferroviários. O consultório odontológico funciona semanalmente no térreo da sede da Sociedade, em cuja estrutura física foram feitas adaptações. Já a assistência jurídica presta serviço principalmente com relação a causas trabalhistas, como aposentadoria, pagamento do fundo de garantia e indenizações não-pagas pelo Governo.

Em minhas idas à Sociedade, pude observar a presença de muitos ferroviários aposentados, familiares e amigos da associação, sendo a sexta-feira o dia mais movimentado da semana. Nesse dia, acontecem atividades recreativas, como bingos, banquetes e o “fórró dos idosos”, onde figuram diversos ex-ferroviários. Segundo alguns associados, esse também é o dia em que muitos sócios vêm à Sociedade pedir favores ao presidente da agremiação, que é vereador.

Outro espaço de profundo relevo à pesquisa foi o Arquivo da Estrada de Ferro, onde se encontram documentos relacionados à história da ferrovia e à vida funcional dos trabalhadores. São portarias, ofícios, relatórios, plantas, mapas e estudos técnicos referentes às obras de construção e prolongamento da linha férrea. O arquivo encontra-se no prédio do antigo chalé que servia de moradia e gabinete dos engenheiros chefes da Estrada de Ferro de Baturité. O edifício do século XIX conservou sua arquitetura, que combina aspectos de residência e de prédio público. Entre as fontes

citadas, podem-se destacar as Portarias que, a partir de 1917, registravam a trajetória funcional dos ferroviários.

Entretanto, há relatos de que grande parte da documentação referente aos trabalhadores e às finanças da companhia foi incinerada pela empresa Sould American, quando esta foi afastada da gerência da ferrovia pelo Governo por denúncias de quebra e negligência do contrato estabelecido com o Estado em 1910. Talvez, por essa razão, existam poucos documentos na Estrada de Ferro referentes a esse período.

No Arquivo Público do Estado do Ceará, a pesquisa se debruçou sobre os Estatutos das Associações. Esses documentos do fundo de portarias de justiça versam sobre ações do Estado nos primeiros anos da República. Além desses, também foram analisados os processos crime catalogados entre os anos de 1920 e 1940, especialmente os referentes às ações criminais de trânsito, por envolverem acidentes e processos criminais de trabalhadores ferroviários.

Na Biblioteca Pública Menezes Pimentel e Academia Cearense de Letras, foram pesquisados periódicos e almanaques, respectivamente. Esses renderam valiosos traços da experiência mutualista e ajudaram a compor um quadro da vida socioeconômica na cidade de Fortaleza. Suas informações auxiliaram na composição de quadros e gráficos sobre a economia, associativismo e divisão social do trabalho na Estrada de Ferro.

As fontes examinadas foram consideradas sem hierarquização entre si. Optou-se por reunir uma razoável massa documental que dissesse respeito às demais associações a fim de construir uma idéia do contexto associativo do período, levando em consideração o universo material dos pobres em Fortaleza, ampliando a análise sobre os preços dos alimentos, aluguel e transporte. Sem essa preocupação, seria muito difícil entender o que impulsionava os trabalhadores ao associativismo.

Dialogando com os aportes da História Social, foi-se construindo uma postura interpretativa baseada na experiência dos trabalhadores ferroviários a partir de seu cotidiano, sendo a formação da Sociedade Beneficente compreendida como um elemento cultural de identidade de classe entre os trabalhadores. Assim, percebendo as relações de classe como produto da identificação de interesses comuns os “membros do proletariado têm a noção muito nítida de que são membros de um grupo e da necessidade de assumir uma atitude de cooperação, amizade e boa-vizinhança em

relação aos outros membros do grupo.⁴³ Essa cooperação cimentada pela solidariedade se desenvolve numa realidade que é antes de tudo a necessidade. A Beneficente faz parte de uma tomada de consciência sobre as incertezas da vida proletária, sendo a prevenção, a poupança e a diligência frutos não apenas da vontade de subir, mas do medo de descer mais, sucumbindo à miséria.

Para Geremek, a pobreza “não significa unicamente uma privação de bens materiais: ela corresponde a um estatuto social específico que por vezes marca mais fortemente a vida dos indivíduos do que a sua situação material desfavorável.”⁴⁴ Nesse contexto social, ser trabalhador ferroviário é sinônimo de pobreza. O ato de se associar não se encerra na tentativa de assegurar o mínimo de reprodução individual. Se assim fosse, os trabalhadores não teriam construído escolas, clubes recreativos, cinemas, teatros, bandas de música. Nas Sociedades de Socorro Mútuo era projetado o desejo de ver os filhos melhorarem de vida a partir do saber aprendido nos livros, de melhores chances profissionais nas oficinas ou na ação coletiva em busca de trabalho.

A organização dos trabalhadores é vista de forma ampla, sendo um aspecto de relevo na experiência dos trabalhadores pobres. Quando associados, os indivíduos do proletariado geralmente buscam melhorar sua existência, construindo espaços, de convivência, amizade e apoio material. Se é correto afirmar que as Sociedades de Socorro Mútuo expressam as necessidades e temores dos trabalhadores, do mesmo modo, pode-se dizer que elas também ajudam a compreender os laços de solidariedade e a diversidade nos mundos do trabalho. Cada Sociedade, categoria ou localidade geográfica acaba construindo formas associativas particulares.

A classe como categoria histórica deriva de processos sociais no tempo. Compreender a experiência associativa dos trabalhadores ferroviários passa pelo entendimento de que a posição dentro das relações de produção não é bastante para configurar um comportamento de classe, sendo este realizado pelas ações de autoidentificação forjada pelos trabalhadores em seu cotidiano.⁴⁵ Desse modo, a Sociedade Beneficente, como fenômeno social, manifesta um comportamento de classe

⁴³ HOGGART, Richard. “Nós e eles”. In: **O lúdico na cultura solidária**. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 178.

⁴⁴ GEREMEK, Bronislaw. **A piedade e a força**: história da miséria e da caridade na Europa. Lisboa: Terramar, 1986, p. 8.

⁴⁵ THOMPSON, Edward P. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Unicamp, 2001, p. 270.

à medida que sua sustentação depende da identificação de relações de solidariedade entre seus membros.

O presente estudo se desenvolve em três capítulos, sendo o primeiro, uma leitura do contexto socioeconômico da capital do Ceará a partir do final do século XIX em diálogo com o surgimento das primeiras formas associativas desenvolvidas pelos trabalhadores. Parte das mudanças é decorrente da construção da Estrada de Ferro de Baturité que, a partir 1870, começa a transformar a “topologia social”⁴⁶ da cidade de Fortaleza. O objetivo é analisar a experiência de criação da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité e o movimento associativo na cidade, salientando as relações entre as organizações. O esforço de pesquisa concentra-se na experiência associativa dos trabalhadores expressa nos costumes, tradições e ritos que se vão construindo em meio às determinações (limites) e pressões impostas pelas condições materiais de classe. Apesar da frequência de sócios não-vinculados ao mundo do trabalho, nas beneficentes, a grande maioria dos associados era de trabalhadores pobres. Desse modo, é necessário conhecer melhor a Fortaleza da gente comum, moradores dos arrabaldes, sofrendores da carestia de vida, para compreender como se deu a formação e a permanência no tempo de tantas associações.

O segundo capítulo analisa o período de ampliação dos serviços oferecidos pela mutual. Tais benefícios dialogam com as novas demandas socioculturais vivenciadas pelos trabalhadores nas primeiras décadas do século XX. Por essa razão, os ferroviários fundam uma caixa sanitária que atendia os associados e seus familiares num consultório montado na própria Sociedade Beneficente. No período, é fundada a Escola de primeiras letras mantida pela Associação, a Assistência Jurídica, a Cooperativa de Consumo e a Caixa de Empréstimos da Sociedade Beneficente dos Ferroviários.

O terceiro capítulo aborda os melhoramentos na estrutura física da Sociedade Beneficente, a representação coletiva na luta por direitos e os conflitos existentes na Sociedade Beneficente. Esse processo ocorre num contexto influenciado pela implementação de uma nova política de Estado interessada em intervir nas relações entre empresas e trabalhadores. Desse modo, são analisadas as mudanças e permanências vivenciadas pela Sociedade Beneficente entre os anos de 1920 e 1930, período inaugurado pela efetivação da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos

⁴⁶ GEREMEK, Bronislaw. **Os filhos de Caim**: vagabundos e miseráveis na literatura européia. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

trabalhadores ferroviários da RVC e pelas primeiras leis de defesa e seguridade social dos trabalhadores no Brasil.

Em 1923, a lei Eloy Chaves inaugura a previdência social no Brasil, sendo os ferroviários os primeiros beneficiários da nova legislação. As Caixas de Aposentadorias e Pensões, como eram chamadas, previam auxílios em casos de doença, invalidez e aposentadoria de modo semelhante ao praticado pelas diversas associações beneficentes existentes nas ferrovias de todo o país. A idéia de direitos trabalhistas começa a se desenvolver também no campo institucional, sendo o Estado obrigado, pela força das reivindicações dos trabalhadores, a fazer concessões.

No caso dos ferroviários de Fortaleza, a lei de 1923 teve seus primeiros reflexos concretos somente em 1927, quando a Sociedade Beneficente realiza modificações em seu estatuto para se adaptar aos parâmetros da nova legislação. No ano seguinte, a Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rede de Viação Cearense começa a ser organizada, tendo como suporte financeiro contribuições do Estado, da ferrovia e dos trabalhadores. Na prática, as CAPs eram sustentadas basicamente pelo Estado e pelas contribuições dos trabalhadores descontadas em folha. Isso gerou um acúmulo de despesas nas contas da maioria dos trabalhadores, que tinha agora dois valores de mensalidade a serem pagos. Um, à Sociedade Beneficente, o outro, à Caixa de Aposentadoria e Pensões, sendo o último compulsório.

Também é desse período a promulgação da lei de sindicalização, de 1931, que pressiona a formação de sindicatos únicos para as categorias de trabalho, tendo a constituição de 1934 reafirmado esse preceito. Esse processo não levou ao fim das atividades da Sociedade Beneficente, mas modificou fortemente sua posição no meio dos trabalhadores ferroviários do Ceará.

A partir de 1932, a Sociedade Beneficente passa por mais uma crise financeira, vindo a perder boa parte dos seus associados. Há muitas críticas à Administração da Sociedade, principalmente com relação à negligência e favorecimentos na concessão dos benefícios. Durante esse processo, foi-se configurando um significativo decréscimo das atividades associativas da Beneficente, como assembléias gerais, comissões, petições, solicitações e pedidos de auxílios.

Em 1933, pela primeira vez na história da agremiação é votada uma eleição para a diretoria, com mandato de dois anos. Esse pleito teve a participação de menos de

cem associados (95), diferentemente do que outrora havia sido a Sociedade, que chegou a ter a participação de quase mil associados durante sua eleição de diretoria.

Três anos mais tarde, em 1936, passado o pior momento da crise financeira, a Sociedade Beneficente é elevada pelo Governo do Estado à condição de Instituição de Utilidade Pública, passando a receber recursos também do Estado. A Sociedade Beneficente havia-se transformado numa instituição assistencial diferente de sua orientação inicial de Sociedade de Socorro Mútuo, de vida associativa e participação dos seus associados na proposição dos seus benefícios, entretanto, sua experiência foi um exemplo importante de organização, benefício e solidariedade.

1 A FERROVIA NO CEARÁ E A CRIAÇÃO DA SOCIEDADE BENEFICENTE

*O progresso estendeu suas fitas de aço ao longo dos principais caminhos.*⁴⁷

3.1 A Cidade de Fortaleza na Virada do Século XIX

A partir da segunda metade do século XIX, a cidade de Fortaleza assume a hegemonia econômica no Ceará, sobrepujando a cidade de Aracati, também conhecida como *Porto Branco*. Aracati, juntamente com a cidade de Icó, destacou-se como um dos principais núcleos urbanos do setecentos, tendo como atividade de força, a criação de gado em pé e a manufatura da carne de charque.

Segundo Clovis Jucá, “a vila de Fortaleza, sede da Capitania, só sedimentou seu processo hegemônico no território cearense com o fortalecimento da agricultura de exportação por meio do comércio algodoeiro, no decorrer do século XIX”.⁴⁸ Para Auxiliadora Lemenhe, a cidade havia sido favorecida pela política de centralização do Império, que privilegiava as capitais provinciais nas relações comerciais com o exterior.⁴⁹ Isso fez com que a movimentação mercantil de grosso trato no Ceará fosse feita prioritariamente pelo porto da capital, incrementando o comércio, o artesanato e a agricultura realizada nas imediações do perímetro central de Fortaleza, que começava a viver um significativo crescimento com o aumento das exportações de algodão.

Esse comércio foi fundamental para o desenvolvimento econômico da capital, que, a partir de então, passou a concentrar diversas atividades urbanas ligadas ao setor de serviços e produção artesanal. Em 1854, já se registravam fábricas de selins, chapéus, guarda-sóis, sabão e cigarros, além de curtumes e pequenas manufaturas têxteis de redes e tecidos grossos. Na década seguinte, a Fundação Cearense inaugurou a metalurgia moderna no Ceará, trabalhando com ferro batido e fundido. Com instrumentos sofisticados, foi pioneira no uso da fundição a vapor na província, melhorando sua capacidade produtiva.⁵⁰ Antes da Fundação Cearense, as necessidades

⁴⁷ PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: Editora Rua do Ouvidor, 1949, p. 7.

⁴⁸ JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista: as vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati**. Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007, p. 45.

⁴⁹ LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito e hegemonias**. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

⁵⁰ NOBRE, Geraldo. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: Federação das Indústrias no Estado do Ceará; SENAI-DR-CE; Coordenadoria da Divulgação, 1989, p. 129.

de metalurgia eram supridas geralmente por importações de Recife e do exterior. No final do século XIX, outra fundição de grande porte surge na capital. Instalada nas oficinas da Estrada de Ferro de Baturité, com o objetivo de suprir suas necessidades de peças de reposição e consertos. Essa oficina de forja abrigava artistas e operários qualificados, sendo parte do complexo das oficinas da ferrovia.

A construção da Alfândega e as melhorias no porto de Fortaleza foram reflexos dos investimentos do Estado e da acumulação existente na província nesse período. Em 1886, são aprovados os estudos para as obras de melhoramento do porto e da alfândega, com o capital inicial de 2.500: 000\$000. Para executar o trabalho foi contratada a empresa Ceará Harbour Corporation Limited, de capital inglês. Em 1897, o governo encampa as obras do porto, assumindo o controle do trabalho.⁵¹ O resgate de concessões pelo Estado ocorria geralmente por conta da negligência das empresas contratadas durante a execução das obras. No Império e no início da República, casos como o do porto de Fortaleza se repetiram em diversos empreendimentos, sendo comum as intervenções em ferrovias nesse período.

No decênio de 1870-1880, são instaladas as primeiras empresas de importação e exportação em Fortaleza. Esse processo assegurou o estabelecimento de firmas comerciais tanto nacionais quanto estrangeiras, tendo o capital inglês e francês se destacado ao lado das firmas nacionais. Segundo Carlos Negreiros, esse mercado comportava interesses variados, sendo a razão social da maioria desses estabelecimentos ligados a grupos familiares. O autor cita como exemplo a “Inglesa Singlehurst, alemã Kalkmann e Sand, e francesas Boris Frères, Gradwohl, Levy Frères, etc, juntaram-se a de Joaquim da Cunha Freire e Irmão, Albano e Irmão, Seixas, Thomé A. Motta e outras que passaram a concorrer com aquelas estrangeiras”.⁵²

Até meados do século XIX, o comércio interprovincial ligava o Ceará prioritariamente aos portos de Recife, Manaus, Belém, São Luís e Rio de Janeiro. O gado havia sido durante longos anos o vetor de grande parte desses negócios, abastecendo a região açucareira de couro e de carne de charque. Vale também ressaltar que, além das relações comerciais, foi-se consolidando um fluxo migratório no sentido Ceará-Províncias do Norte, sendo Manaus e Belém os destinos mais comuns dos

⁵¹ Synopse da Legislação relativa ao porto de Fortaleza. Obra adquirida pelo governo federal por decreto nº 3.602, de fevereiro de 1900. In: **Revista do Instituto Histórico do Ceará**, Tomo XXIII, 1909.

⁵² VIANA, Carlos Negreiros. **A indústria têxtil de algodão no Ceará, 1881-1973**: uma experiência de industrialização fora do Centro-Sul. Fortaleza: Ed. SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, 1992, p. 34.

sertanejos tangidos pelas secas e atraídos pelas imagens de riqueza e prosperidade da região de floresta exuberante. A cabotagem era realizada quase sempre por embarcações pernambucanas, maranhenses ou do próprio Ceará.

Depois de 1850, com a proibição do tráfico atlântico e com a expansão da agroindústria cafeeira rumo ao oeste paulista, ganha notoriedade o tráfico interprovincial de escravos, cujas reservas de mão-de-obra represadas nas províncias nortistas acabam sendo drenadas para as plantações de café do Sudeste.

Para Evaldo Cabral de Melo,

A transição do trabalho escravo para o livre na grande lavoura do Império se processou em condições crescentemente dessemelhantes de oferta de mão-de-obra no norte e no sul. Enquanto a grande lavoura açucareira pôde incorporar uma oferta relativamente abundante de braços livres, a lavoura cafeeira teve de recrutar o elemento servil subutilizado em outras províncias meridionais e nas províncias setentrionais, cujos produtos de exportação, o açúcar e o algodão, não encontravam no mercado internacional a demanda remuneradora de que gozava o café.⁵³

No Ceará, o tráfico interprovincial foi acompanhado do crescimento da produção de algodão, que empregou principalmente trabalhadores livres. Entre 1850 e 1880, a cotonicultura se estabelece como maior produto de exportação da província. Os fardos eram pesados, separados e armazenados em depósitos próximos ao porto à espera de embarque. Muitos homens viviam do trabalho de estiva realizados nas imediações do cais, sendo um lugar de intensa atividade de trabalhadores. A cotonicultura também abastecia oficinas artesanais que produziam redes de dormir e tecidos grossos comercializados principalmente no mercado interno.

Tudo isso trouxe desenvolvimento econômico. Segundo os estudos de Thomaz Pompeu, em 1862, Fortaleza contava com 277 estabelecimentos comerciais distribuídos do seguinte modo:

Quadro 1.1 - Estabelecimentos Comerciais de Fortaleza (1862)

Estabelecimentos	Estrangeiros	Nacionais	Total
Escritório de comércio	7	5	12
Armazéns	12	4	16
Lojas de fazendas	15	38	53
Casas de roupas e calçados	5	6	11
Tabernas	24	49	73
Quitandas	6	87	93
Boticas	1	3	4
Açougues	6	9	15
Total	76	201	277

Fonte: BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. Ensaio estatístico da Província do Ceará. Fortaleza: Tipografia B. de Mattos, 1864.

⁵³ MELLO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o Império, 1871-1889**. Rio de Janeiro: Toobooks, 1999, p. 29.

O Quadro 1.1 aponta para uma intensa atividade comercial na capital cearense, sendo relevante o número de estabelecimentos de propriedade de estrangeiros. Segundo Geraldo Nobre, havia muitos estrangeiros vivendo em Fortaleza, alguns deles trazidos pelo governo com o intuito de desenvolver atividades artesanais na província. Para o autor, esses estrangeiros acabaram estabelecendo-se em Fortaleza, constituindo família, montando lojas e oficinas.⁵⁴

Entre os estabelecimentos comerciais, também é evidenciado significativo número de tabernas, que, ao que se sabe, vendiam mais que bebidas, sendo locais de comércio de diversos tipos de produtos, incluindo alimentos e utensílios domésticos.

Os dados apontam para um significativo número de escritórios comerciais, certamente ampliados depois de 1866, com o estabelecimento de linhas regulares de navegação entre Fortaleza e Liverpool, o que, segundo Carlos Negreiros, tendia a diminuir a intermediação dos portos de Recife e São Paulo em pleno *boom* do algodão.⁵⁵ Por outro lado, do ponto de vista social, a presença de grande quantidade de tabernas e quitandas é indício de como transcorria a vida na cidade, sendo o comércio de rua e o consumo de bebidas e alimentos elementos desse cotidiano.

Incentivados pelos bons ventos do comércio e pela necessidade de abastecimento da capital, foram organizados os primeiros estudos para a construção de uma ferrovia no Ceará. A Estrada de Ferro de Baturité teve início com a missão de ligar Fortaleza à região serrana do maciço de Baturité, distante cerca de 100 quilômetros ao sul da capital, bem como as serras de Maranguape e Aratanha, produtoras de gêneros alimentícios. Para Pedro Airton Queiroz, essa produção, realizada em sua maioria por trabalhadores livres, foi bastante influenciada pelas flutuações do mercado interno, incluindo a pecuária e o algodão, e pelo fluxo migratório dos períodos de seca, que ora promoviam ora desorganizavam a produção.⁵⁶

Desse modo, observa-se, a partir do desenvolvimento econômico da capital, alicerçado no comércio interno e na exportação de produtos agrícolas, vão sendo

⁵⁴ NOBRE, Geraldo. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: Federação das Indústrias no Estado do Ceará; SENAI-DR-CE; Coordenadoria da Divulgação, 1989, p. 66 e 68.

⁵⁵ VIANA, Carlos Negreiros. **A indústria têxtil de algodão no Ceará, 1881-1973**: uma experiência de industrialização fora do Centro-Sul. Fortaleza. Ed. SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, 1992, p. 33.

⁵⁶ LIMA, Pedro Airton Queiroz. **À sombra das ingazeiras**: o café na Serra de Baturité (1850-1900). Dissertação (Mestrado) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2000.

processadas mudanças sociais, tendo, entre outros aspectos de relevo, o fim do trabalho servil e o alargamento do trabalho livre assalariado e doméstico. Logo, cabe questionar: como era a Sociedade de Fortaleza no final do século XIX? Como estava distribuída socialmente? O que era ser pobre na capital cearense na virada do século? Essas questões, bastante abrangentes, podem ser mais bem compreendidas se levarmos em consideração certos elementos da vida dos pobres na cidade.

Para tanto são analisados dados referentes às condições de sobrevivência da população pobre de Fortaleza, levando em conta o custo de vida, incluindo preço de alimentos e moradia, equipamentos de atendimento médico e infraestrutura urbana. Também são considerados os valores culturais vividos pelos trabalhadores, como honestidade, solidariedade, dignidade de ofício e moral cristã, que atribuem significado às ações dos homens no tempo. Esses aspectos são relevantes para a compreensão das razões do associativismo, sendo o contexto da cidade de Fortaleza o foco dessa análise.

1.2 O Associativismo dos Trabalhadores

Em 1875, tem início um processo de remodelação urbana da capital baseado no projeto do engenheiro da província Adolpho Herbster. Nesse período, Fortaleza estendia-se aproximadamente por cinco quilômetros quadrados, recortados por 34 ruas ao norte e 27 ruas ao sul.⁵⁷ Segundo levantamentos demográficos do período, em 1889, a população da cidade era de 27.000 habitantes, tendo atingido em 1900 a cifra de 50.000 almas. Boa parte desse incremento populacional tem origem nas migrações causadas pelas secas periódicas, sendo um marco deste fenômeno a grande seca de 1877. Com o fim da estiagem, muitos sertanejos não retornavam ao seu local de origem, permanecendo nos arrabaldes da capital. Desde 1888, havia registros de moradias precárias e esparsas ao longo da costa, margeada pela linha do trem, sendo mais conhecido o *Arraial Moura Brasil*. Esse bairro, segundo Gisafran Jucá, foi a mais antiga forma de “pré-favelamento, situado na parte baixa da cidade, entre o centro comercial e a praia”.⁵⁸

Na cidade de Fortaleza, a maior parte dos trabalhadores vivia de atividades realizadas em oficinas artesanais e no comércio, havendo grande número de ambulantes.

⁵⁷ MENEZES, Antonio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar – Programa Editorial UFC, 1992, p. 35.

⁵⁸ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Annablume, 2003, p. 48.

Nas ruas, a presença de carroceiros, feirantes, estivadores, caixeiros, carpinteiros, pedreiros, sapateiros, tipógrafos, ferroviários, lavadeiras e domésticas dava os contornos da vida social dos trabalhadores da pequena cidade. No início do século XX, vai-se tornando mais visível a expansão de bairros pobres, com a construção de casas acompanhando a via férrea. Bairros como os atuais, Pirambu, Monte Castelo, Carlito Pamplona, Floresta e Antônio Bezerra são exemplos desse processo, que seguia o curso noroeste da cidade. Já ao sul, essa expansão favoreceu a anexação, em 1921, dos municípios de Parangaba e Messejana.

A maioria da população vivia precariamente em frágeis acomodações, sem acesso a sistema de água e esgoto. Havia poucos chafarizes e poços públicos, sendo o abastecimento de água um problema enfrentado por muitos moradores. Aliado a essa situação, também era comum transeuntes dividirem as ruas com animais e esgotos a céu aberto, o que favorecia a proliferação de doenças, como febre amarela, cólera-morbo e varíola. Essa situação era agravada nos períodos de seca, sendo a capital palco de inúmeras epidemias.

Nesse contexto, fora edificado o Lazareto da Lagoa Funda, entre 1856 e 1857, e a Santa Casa de Misericórdia de Fortaleza, inaugurada em 1861. Essas duas instituições nasceram com o objetivo de socorrer os desvalidos e doentes da cidade, sendo, em grande medida, construídas em decorrência dos efeitos da seca de 1845 e da epidemia de cólera de 1862-1864.⁵⁹

O Lazareto da Lagoa Funda tinha o objetivo de isolar os indivíduos acometidos por moléstias graves, sendo amplamente utilizado durante a epidemia de varíola registrada na seca de 1877, quando chegou a 1.884 variolosos internados. Segundo Clélia Lustosa, a epidemia de varíola tomou tamanha proporção que, “para atender ao crescente número de infectados este lazareto foi ampliado e construíram-se mais dois, um na Boa Vista e outro em São Sebastião, nos Arronches, com capacidade para receber seis mil enfermos”.⁶⁰ Esse fato evidencia a dimensão da calamidade pública e do grande sofrimento vivido pela população pobre da cidade.

A construção da Santa Casa de Misericórdia, inaugurada em 1861, assim como a do Lazareto, guarda relação com os efeitos da seca. Segundo Antonio Bezerra

⁵⁹ PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza belle époque: reforma urbana e controle social, 1860-1930*. Fortaleza: Edição Demócrito Rocha, 2001, p. 77.

⁶⁰ COSTA, Maria Clélia Lustosa. Teorias médicas e gestão urbana: a seca de 1877-79 em Fortaleza. *In: Revista Manguinhos - História, Ciências, Saúde*. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, vol. 11(1): 57-74, jan.-abr. 2004, p. 69.

de Menezes, o início das obras da Santa Casa data de 1847, sendo parte dos recursos provenientes de “sobras da seca”.⁶¹

Entre o início dos trabalhos e a inauguração, a construção sofreu várias interrupções, sendo criada em seu curso, a Irmandade da Misericórdia em 1854, com o fim de amealhar recursos para finalizar a construção do prédio. Participaram dessa Irmandade figuras de destaque, como o médico e ex-deputado provincial José Lourenço de Castro Silva e os negociantes Joaquim da Cunha Freire e Dr. Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, além de outras autoridades e figuras de destaque econômico. A Irmandade recolheu, num curto espaço de tempo, 3:450\$000 para a construção da Casa de Caridade, nome primitivo da Santa Casa de Misericórdia.

Essa iniciativa, que envolvia diversos membros identificados com o poder econômico da cidade, pode ser vista como uma ação orientada pela caridade e filantropia, sendo a construção da Santa Casa de Misericórdia um traço da cultura cristã desse período, em que as boas ações, dar esmolas aos pobres, eram vistas como distinção social.

Segundo Bronislaw Geremek, a caridade é um “sentimento e um comportamento, deveras complexo”,⁶² onde convivem ações motivadas pela compaixão ante a pobreza e crença numa recompensa divina, e atitudes filantrópicas traduzidas no desejo de socorrer, mostrando riqueza como forma de afirmação e prestígio social.⁶³

Entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX, a Santa Casa de Misericórdia compreendia o único hospital existente na cidade, sendo praticamente a única opção de acesso a serviços médicos para as camadas pobres. Sobre o relacionamento da Santa Casa com estratos mais humildes da cidade, Antonio Bezerra de Menezes afirma que “Ali os pobres e desvalidos encontram o acolhimento e alívio, que são inexcedíveis em abnegação e amor ao próximo”.⁶⁴

⁶¹ Nesse caso, o autor se refere aos socorros acumulados durante a seca de 1845, que foram depositados como fundo de reserva, sendo utilizados para o início das obras de construção da Santa Casa de Misericórdia. A Santa Casa de Misericórdia, fundada em 1861 foi durante largo período o único hospital de Fortaleza, acolhendo pessoas das mais diferentes esferas sociais. Entretanto, eram os pobres que mais lotavam os leitos da Santa Casa. No caso da Sociedade Beneficente, muitos associados foram atendidos na referida instituição, sendo comum pedidos de auxílio para o pagamento de despesas médicas na Santa Casa. (ver: MENEZES, Antônio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar; Programa Editorial UFC, 1992, p 78).

⁶² GEREMEK, Bronislaw. **A piedade e a força**: história da miséria e da caridade na Europa. Lisboa: Terramar, 1986, p. 290.

⁶³ Idem, ibidem, p. 290.

⁶⁴ MENEZES, Antônio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar – Programa Editorial UFC, 1992, p 83.

Esse acolhimento era exercido em grande medida pelas irmãs de caridade que cuidavam dos enfermos e dos serviços de manutenção da instituição. Algumas dessas irmãs foram contratadas no Rio de Janeiro, podendo ser citado como exemplo o caso das irmãs Maria Benoit, Vicence Merrie, Josefa Nunes e Vicencia Ferreira, desembarcadas em Fortaleza para o serviço da Santa Casa em 20 de fevereiro de 1870.⁶⁵

Em 1872, foi criada a farmácia da Santa Casa e, em 1875, o serviço mortuário, que compreendia a Caixa Funerária ligada à Irmandade da Misericórdia. Nos anos de 1890, é fundada a Sociedade Beneficente da Santa Casa de Misericórdia com o fim de prestar socorros aos associados e familiares ligados à instituição. É provável que a Beneficente tenha-se originado da Irmandade da Misericórdia, sendo um desdobramento das ações efetivadas no âmbito da Santa Casa.

Mas a experiência da pobreza em Fortaleza na virada do século abrangia mais que o universo da seca, das epidemias e das ações caritativas. Ser pobre significava, em larga medida, viver os percalços da carestia de vida, traduzidos na convivência diária das necessidades básicas à sobrevivência. As despesas com moradia e alimentação eram as que mais pesavam na economia dos trabalhadores, sendo o feijão, a farinha e a rapadura a base da dieta dos pobres na virada do século na cidade. A insatisfação com a carestia de vida era permanente, sendo descrita na imprensa dos trabalhadores como sendo “O mercado do Ceará o que apresenta maior alta de preços em toda a Confederação Brasileira”,⁶⁶ conforme se observa nos preços dos gêneros básicos, vendidos a retalho:

Quadro 2.1 - O preço dos Gêneros Básicos.

Carne do sul	1\$000 kilo
Carne verde	\$800
Assucar	\$800
Café	1\$300
Sabão	\$640
Farinha	\$160 litro
Arroz	\$400
Feijão	\$320
Rapadura	\$080 uma
Lenha	\$020 um acha. ⁶⁷

Fonte: O Operário. Fortaleza, 27 de março de 1892.

⁶⁵ MENEZES, Antônio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar – Programa Editorial UFC, 1992, p. 83.

⁶⁶ **O Operário**. Fortaleza, 27 de março de 1892. Este jornal se dizia Órgão da classe operária tendo como redatores João da Rocha e João Benevides.

⁶⁷ Idem.

Diante do Quadro 2.1, é possível observar elementos do cotidiano da população da capital, sendo destacados os produtos considerados de necessidade básica, cujo aumento dos preços incidia na sobrevivência dos pobres. Desse modo, ganham destaque os alimentos de consumo diário, como o feijão, o arroz, a farinha, a rapadura, a carne, além de itens como o açúcar, que não servia somente para adoçar o café ou outra bebida eventual, sendo um difundido meio de conservação de frutas, no fabrico de doces e compotas. Também não se deve esquecer a lenha, matéria-prima para o cozimento dos alimentos e do sabão, como item de limpeza usado no banho e na lavagem de roupas.

Para Maria Yedda Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva, a “vida cara”⁶⁸ guardava relação, em grande medida, com o monopólio do comércio de alimentos exercido por firmas, negociantes e instituições financeiras estrangeiras, que exploravam certos produtos ligados ao abastecimento das cidades.

Em Fortaleza, ainda que não se possa falar de um monopólio desse tipo de comércio por grupos estrangeiros, a prática da especulação e do aumento excessivo do preço de certos produtos foi significativa. Em meados do século XIX, o jornal *O Typographo* descrevia os problemas da carestia do seguinte modo:

Si o governo ou a câmara não tomar alguma providencia no sentido de acabar com a esperteza, que aparece na venda do peixe e da carne, breve veremos todos quanto fôrem traficantes destes gêneros, dando dinheiro a premio; e a pobre classe medíocre mendigando o pão da caridade!⁶⁹

Observando o contexto nacional, essa situação parece ter sido agravada na década de 1890, devido à grande inflação do período. Segundo June Hahner, a destruição das lavouras nos anos de seca e o receio de baixa produtividade por conta da abolição, fizeram o Estado expandir o crédito agrícola e emitir uma quantidade de papel moeda superiores a capacidade do tesouro. O resultado foi a inflação e o aviltamento do poder de compra dos trabalhadores.⁷⁰

O elevado custo dos aluguéis piorava ainda mais a situação. Com diárias girando em torno de 3 a 4 mil réis, muitas famílias se viram na contingência de aceitar

⁶⁸ LINHARES, Maria Yedda Leite & SILVA, Francisco Carlos Teixeira. **História política do abastecimento (1918-1974)**. Brasília: Binagri. 1979, p. 36.

⁶⁹ **O Typographo**. Fortaleza, 08 de março de 1866. Intitulava-se *Jornal crítico, noticioso e recreativo, destinado a sustentar os interesses de uma arte*. Era impresso pelos compositores da tipografia constitucional.

⁷⁰ HAHNER, June E. **Pobreza e política: os pobres urbanos no Brasil – 1870/1920**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1993, p. 111.

qualquer tipo de trabalho. Nos lares mais humildes, os filhos começavam a trabalhar mais cedo, raramente indo à escola. A forte presença feminina como chefes de domicílios mostra certos aspectos das famílias pobres na capital, onde muitas mulheres trabalhavam fora para sobreviver.⁷¹ Noutras famílias, parte da subsistência era complementada por pequenos roçados, consumidos e comercializados na vizinhança.

Frente às dificuldades inerentes à exploração capitalista, como carestia de vida, baixos salários, longas jornadas e precárias condições de trabalho, nasceram as primeiras Sociedades de trabalhadores no Ceará, assim como no restante do Brasil. O objetivo era a proteção baseada na ajuda mútua, a partir da cotização de mensalidade, para suprir necessidades em caso de doença, morte, acidente e velhice. As organizações eram mantidas pelos próprios trabalhadores e abrigavam diversas práticas associativas, sendo um traço marcante na cultura dos trabalhadores.

Em Fortaleza, entre o final do século XIX e início do XX, foram criadas diversas agremiações de trabalhadores, organizadas em beneficentes, círculos operários, ligas de resistência, sindicatos e partidos. Essas associações contemporâneas, durante longo período, demonstram a heterogeneidade do movimento operário na cidade. No entanto, até o início da década de 1920, as Sociedades de Socorro Mútuo foram maioria dentre as associações de trabalhadores de Fortaleza, sendo as constituídas em torno de categorias e ofícios as mais numerosas.

O objetivo deste estudo é analisar a experiência de formação de uma dessas agremiações, a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, fundada em 1891 nas oficinas da Estação Central dessa ferrovia. Este estudo não seria possível sem o conhecimento de certos aspectos do contexto associativo local no período. Por essa razão, são apresentadas associações contemporâneas à Sociedade Beneficente dos Ferroviários, no período compreendido entre a segunda metade do século XIX e os anos de 1910, momento em que a Sociedade é fundada e reorganizada.

Uma das primeiras organizações de tipo mutualista de Fortaleza foi a União Artística, formada por artistas de diversos ramos de atividade. Essa associação saudava os novos tempos declarando o triunfo da democracia e a “áurea dos filhos do povo”, com o lema “a união faz a força”;⁷² propugnava idéias de “solidariedade e fraternidade

⁷¹ SAMARA, Eni de Mesquita e SOUSA, José Weyne de. Morar e viver no Nordeste do Brasil: Fortaleza, séc. XIX. In: **Trajeto – Revista de História da UFC**. Fortaleza, vol. 4, nº 7, 2006, p. 43.

⁷² **União Artística**. Fortaleza. Ano II - nº 49, 7 de setembro de 1864. Tinha como redatores José Flaminio Benevides, e João Eduardo Torres Câmara.

entre as gentes”. Em 1864, essa agremiação comemorava o segundo ano de fundação do seu jornal, reforçando os laços de solidariedade entre os seus associados. Pregava o esclarecimento e a solidariedade entre os homens de bem, defendendo que somente a união salvaria os pobres de seu infortúnio. Também intitulada artística, era a Sociedade Artística Fraternidade e Trabalho, fundada em 1876, que se apresentava do seguinte modo:

Art. 1º - Fica instituída nesta cidade de Fortaleza uma Sociedade denominada Fraternidade e Trabalho, composta de artistas nacionais e estrangeiros e pessoas que estejam dispostas a cooperar para o engrandecimento della.

Art. 2º - A Sociedade tem por fim beneficiar e instruir seus membros.⁷³

Conforme seu Estatuto, os benefícios do socorro e instrução eram seus objetivos, o que demonstra o papel da instrução junto à prática dos socorros. Também há de se ressaltar a disposição da Sociedade em auxiliar trabalhadores nacionais e estrangeiros, o que demonstra uma perspectiva ampla de recrutamento de associados, não fazendo distinções quanto à origem étnica.

Idéias semelhantes seriam defendidas pelos caixeiros, trabalhadores do comércio, na sua luta contra a exploração dos patrões, baseada na instrução e na beneficência como redentoras da classe. Com o aparecimento das primeiras casas de importação e exportação, comerciantes de grosso trato e estabelecimentos de pequena monta foram-se firmando na capital, tendo como principal mão-de-obra os trabalhadores caixeiros. Alguns desses estabelecimentos funcionavam em sobrados que serviam de loja e residência, outros em galpões concentrados no centro e nas imediações do porto. O dono do negócio muitas vezes trabalhava com seus familiares e poucos empregados. A proximidade entre local de trabalho e domicílio favorecia o controle e a exploração dos trabalhadores, fazendo com que os caixeiros fossem obrigados a realizar atividades que extrapolavam suas obrigações profissionais.

Segundo Rodolfo Teófilo, caixeiro-vassoura na adolescência, o caixeiro era um “creado de servir”,⁷⁴ sujeito aos abusos e à exploração dos patrões. Essa situação teria contribuído para a primeira iniciativa de associação dos comerciários, ocorrida por volta de 1868, com a Beneficente Caixeiral.

⁷³ APEC - Estatuto da Sociedade Artística Fraternidade e Trabalho. 30 de novembro de 1876. Portarias de Justiça - Portarias Diversas.

⁷⁴ THEOPHILO. Rodolpho. **O caixeiro**: reminiscências. Edição fac-similar. Fortaleza: Museu do Ceará/Secult, 2002. p. 5.

Os rapazes do comércio, como eram chamados, costumavam reunir-se “nos baixos do sobrado do Cel. Justa na Rua Barão do Rio Branco” para debater sobre seu cotidiano de trabalho. Teófilo fala em cinquenta caixeiros unidos em assembléia para criar a mutual, que teve seu destino malogrado em razão da oposição dos patrões, que consideraram a Sociedade “um acto de indisciplina.”⁷⁵ Pouco tempo depois, os caixeiros fundaram o *Reform Club*, em 1876, também de curta existência.⁷⁶

A Sociedade Beneficente Phenix Caixeiral, fundada em 1891, foi a maior associação de caixeiros do Ceará. Ao longo de vários anos a agremiação amejou diversos afiliados e um patrimônio considerável, incluindo uma escola e uma grande biblioteca para os padrões da época. Com o lema “Trabalho e Educação” os caixeiros buscavam reconhecimento e distinção social através do letramento e do auto-esclarecimento.⁷⁷

Em 1918, a Sociedade dos Caixeiros foi reconhecida pelo governo federal como de utilidade pública pelo decreto nº 3.523.⁷⁸ Com o correr dos anos, a Phenix, além dos auxílios pecuniários e da escola, amplia seus serviços oferecendo assistência médica e jurídica aos sócios. Também instalou um consultório dentário e um posto profilático para seus sócios e familiares.

Noutras partes do Ceará, foram fundadas escolas, jornais e revistas dos trabalhadores do comércio, além de Sociedades de caixeiros em Sobral, Crato e Iguatu. Alguns membros da classe patronal participavam dos quadros sociais da Phenix. Para o caso do Rio Grande do Sul, Isabel Bilhão informa que os caixeiros costumavam ressaltar na sua imprensa os patrões que respeitavam o descanso dominical.⁷⁹

A Sociedade União Operária, em 29 de Junho de 1890, foi constituída por trabalhadores de diversos ofícios e ocupações. Em 1893, sua direção era constituída por João Raimundo da Cruz, Manoel de França Alencar, Liberato Maximiano Barroso, Francisco José do Nascimento e Sebastião Antonio da Silveira. A União era aberta a todos os trabalhadores e tinha como uma de suas diretrizes, “promover o bem estar de seus associados animando-os na arte e nas indústrias, procurando collocar-os nas

⁷⁵ THEOPHILO, Rodolpho. **O caixeiro**: reminiscências. Edição fac-similar. Fortaleza: Museu do Ceará/Secult, 2002. p. 7.

⁷⁶ Idem, ibidem, p. 7.

⁷⁷ OLIVEIRA, Francisco de Assis de. **Os caixeiros no Ceará**: trabalho e educação na Revista Phenix 1891-1916. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza, 2005, p. 91.

⁷⁸ BEZERRA, P. **Álbum de Fortaleza de 1931**. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1931.

⁷⁹ Idem, ibidem.

melhores oficinas e estabelecimentos”.⁸⁰ Esse tipo de postura demonstra preocupação com a defesa da arte, dignidade do ofício e a busca por trabalho. Por outro lado, é um indício da iniciativa de manter uma rede de relações entre os trabalhadores com vistas a tornar o tempo de desemprego o mais breve possível.

A instrução, como em outras associações, ganha destaque na União Operária. Segundo a letra de seu estatuto, a Sociedade tem como finalidade

auxiliar na propagação da instrução dos filhos dos sócios que não o puderem fazer por si próprios e aos mesmos sócios mantendo a Sociedade aulas de Português, desenho, geometria e architectura que serão regidas por professores tirados do seio da mesma Associação.⁸¹

O auto-esclarecimento, além de instruir, favorecia o fortalecimento da União Operária junto aos sócios. A instrução, tida como missão nas Sociedades, procurava dar oportunidade de os filhos dos trabalhadores terem acesso a conhecimentos escolares muitas vezes inacessíveis devido ao contexto de pobreza da maioria das famílias e ao reduzido número de escolas existentes. Além disso, a escrita na prática associativa vai-se transformando numa necessidade. Uma série de atividades, como pedidos de auxílio, atas, estatutos, petições e comunicados na imprensa demandavam leitura. Mesmo que os trabalhadores pudessem ter acesso a essas informações por meio de conversas nas agremiações, na rua ou em seus locais de trabalho, a demanda pela alfabetização tornava-se uma perspectiva para muitos associados. O que se verifica é que, de modo geral, há um esforço baseado no conhecimento das letras, que faz com que grande parte das associações proletárias veja a instrução como meio para ampliar seus horizontes.

Em 1892, João Benevides e João Rocha – da União Operária - fundam o jornal *O Operário*.⁸² O periódico se proclamava “órgão da classe operária”, e se propunha a discutir os problemas dos trabalhadores, expondo suas idéias sobre os destinos da classe, levantando os temas da organização e da instrução como fatores primordiais na luta pela emancipação dos trabalhadores.

⁸⁰ APEC – Estatuto da Sociedade Beneficente União Operária. Fortaleza, 30 de abril de 1893. **Portarias de justiça** - Portarias diversas.

⁸¹ Idem, ibidem.

⁸² O Partido Operário do Ceará é fundado em 1890, tendo à frente Aderson Ferro e Antônio Duarte Bezerra. Essa organização teve influência do Partido Operário do Rio de Janeiro, de Luis França e Silva. Em 1891, o Partido Operário do Ceará fundava o jornal *O Combate* em Fortaleza, com a finalidade de ser porta-voz do Partido.

O que devemos fazer

Uma das théses que até hoje não tem sido desenvolvida satisfatoriamente perante o mundo civilizado é a que se prende a classe operária.

Até hoje temos visto programas pomposos e muitos grupos que se denominam – partidos – porém sem um principio definido, por isso apesar da dedicação devotada e pura de alguns filhos do trabalho, nenhum beneficio tem recebido directa ou indirectamente dos poderes públicos a grande família operária.

A classe operária, forçoso é dizer, não está preparada para os grandes commettimentos que desenvolvem-se no grande scenario da humanidade, porém ainda não é tarde, e com perseverança e trabalho tudo se poderá conseguir.

O operário é preciso convencer-se de que não é somente a machina bruta do trabalho. Elle deve ser o centro produtor – a sciencia deve entrar-lhe no cérebro como o oxigênio nos pulmões.

A vida sem lucta abate o organismo mais robusto, e com ella temos a suavidade na existência. Na história devamos beber o exemplo imitando o heroísmo das grandes vítimas sacrificadas em holocausto à liberdade e d'ellas herdamos essa centelha de civismo que nos igualita aos que hoje procuram nos subjulgar, encarando-nos como se fossemos míseros escravos que ao sibilo do azorrague offereciam a frente para ser vergastada.

É uma campanha esta, para cuja victoria não queremos as glórias de Pyrrho, por que é aquella onda a intelligencia trará por armas a luz e a liberdade para o engrandecimento da indústria.

Para isso, para que essa lucta se trave sem que o campo de guerra fique juncado de cadáveres cuja decomposição moral possa infeccionar a athmosfera do organismo social, precisamos da unidade de todas as classes laboriosas cujo estandarte deve trazer estampado em letras de ouro a legenda universalmente ambicionada – o progresso.

Nas nações civilizadas as associações operárias tem procurado fazer o possível para a lucta da conquista social e engrandecimento das artes. Cumpre, portanto, secundarmos aquelles que devotadamente trabalham para o caminho dos nossos deveres e na conquista dos nossos direitos.⁸³

Esse texto demonstra a diversidade de idéias no meio operário local, no caso da União Operária, valorizadas as teses positivistas. O exemplo dos heróis, o elogio do progresso industrial e tecnológico, como preceitos de civilização, e a crença na ciência como explicação do mundo são engrandecidos pelas representações ligadas à razão iluminista. A União Operária tece críticas a outras associações, o que evidencia divergências de concepção e estratégia de ação junto ao operariado cearense.

Semelhante à União Operária era a Sociedade Artística Beneficente, fundada em 09 de novembro de 1902. Um grupo dissidente dessa associação ajudaria a fundar o Centro Artístico Cearense, outra agremiação que ficaria bastante conhecida na cidade entre as primeiras décadas do século XX.

O Centro Artístico Cearense, fundado no dia 8 de Fevereiro de 1904, era uma agremiação aberta. Dela participam trabalhadores de vários ramos, inclusive

⁸³ O Operário: Fortaleza, 28 de fevereiro de 1892.

ferroviários, como é o caso do operário das oficinas da Estrada que, demitido, recorre à diretoria do Centro para representá-lo, conseguindo sua reintegração.⁸⁴

O Centro Artístico funcionou em diversas sedes, em prédios alugados, sendo um dos primeiros localizados na Rua Major Facundo. Posteriormente, conseguiu construir sede própria, erguendo “um elegante prédio na Rua Tristão Gonçalves, nº 388”.⁸⁵ Nesse espaço, criou o Cine-Centro que exibia filmes regularmente para os associados, seus familiares e amigos. Em 1906, criou a escola Pinto Machado, com curso noturno para estudantes do sexo masculino.⁸⁶ Já em 1915, em plena seca e no âmbito da campanha contra o analfabetismo, é inaugurada a Escola Operária Secundária, dirigida por Eurico Pinto.

O Centro também funda o jornal *Primeiro de Maio*, a partir do qual passou a defender suas idéias. Trazia como lema “Perseverança e Coragem”, defendendo a posição de que os trabalhadores precisavam de representantes no governo identificados com os seus problemas. A entidade investiu na via eleitoral para alcançar seus objetivos, sendo Theophilo Cordeiro eleito deputado estadual em 1912 e vereador em 1924, 1928 e 1947.⁸⁷ No movimento operário local, o Centro foi duramente criticado pelo grupo de concepções libertárias do jornal *O Combate*,⁸⁸ de 1921, que pregava a abstenção eleitoral e a ação direta dos trabalhadores como forma de luta. Pregava a união de todas as associações de trabalhadores em federações, a fim de tornar mais forte o seu poder de reivindicação por direitos.

A causa do nosso aparecimento foi o espírito de solidariedade que rompeu da nossa alma de moços, como um grito solene de protesto!
O fim - o objetivo - é a defesa intemerata e sobranceira dos nossos direitos que até agora não têm sido respeitados.⁸⁹

⁸⁴ Primeiro de Maio. Fortaleza, 08 de fevereiro de 1909. In: GONÇALVES. Adelaide. **A imprensa dos trabalhadores no Ceará de 1862 aos anos 1920**. Tese (doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2001, p. 176.

⁸⁵ BEZERRA, P. **Álbum de Fortaleza de 1931**. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1931.

⁸⁶ Idem, ibidem.

⁸⁷ GONÇALVES. Adelaide. **A imprensa dos trabalhadores no Ceará de 1862 aos anos 1920**. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2001, p.169-170.

⁸⁸ **O Combate** lançou seu primeiro número em 09 de julho de 1921 em Fortaleza. Dizia-se Órgão da Federação dos Trabalhadores do Ceará. Tinha publicação quinzenal e mantinha sede de sua redação na Rua 24 de maio, 117. Em seu primeiro número, adotou como dística o lema “Na defesa dos direitos das classes laboriosas de todo o mundo – irmãs nossas nas dores e infortúnios, vexames e misérias – não nos entibiaremos nem mediremos sacrifícios”. Do ponto de vista doutrinário e dos temas abordados em sua escrita, destacam-se a revolução e a instrução como preceitos militantes, o que aproxima o jornal das idéias do socialismo libertário. (Ver: GONÇALVES. Adelaide. Op. cit., 2001).

⁸⁹ O Combate. Fortaleza, Ano I, 12 de junho de 1921. In: GONÇALVES. Adelaide. **A imprensa libertária do Ceará (1908-1921)**. 2000, p. 286.

A Sociedade de Socorro Mútuo era formada pelos trabalhadores empregados no Matadouro, Mercado e Açougues da capital. Fundada em 8 de janeiro de 1905, com o lema “Perseverança e Calma”, essa associação congregava trabalhadores ligados ao negócio da carne em Fortaleza. Figuravam entre seus sócios açougueiros, pequenos comerciantes de carne verde, operários e mestres do Matadouro Público. Definia-se como uma associação de ajuda mútua, destinada a cuidar dos seus agremiados prestando auxílios na forma de diárias e pecúlios, além de uma caixa funerária. Segundo seu estatuto, a Sociedade tinha por fim:

[...] beneficiar os seus associados em caso de moléstia e concorrer com despesas para os funeraes dos que fallcerem, não podendo ser em tempo algum dissolvida.

[...] tomar a si e advogar todas as questões referentes à classe, proteger os seus associados e defende-los em qualquer emergência, assegurando-lhes assim a solidariedade que entre elles deve existir e as garantias individuais que necessitem.⁹⁰

Essa proteção descrita no estatuto expressa em grande medida os temores dos trabalhadores frente às adversidades causadas pelas doenças e pela morte. Entretanto, também afirmam a necessidade de defesa da categoria de forma mais ampla. Nesse caso, cabe ressaltar as dificuldades e perseguições que muitos desses trabalhadores viviam com relação ao exercício de suas atividades. Segundo Eni de Mesquita Samara e José Weyne Sousa, “A Guarda Civil e a polícia estavam empenhadas em enfrentar os vendedores de carne que competiam com o Sindicato da Carne, atuando disfarçados, percorrendo os caminhos de acesso a Fortaleza, atacando e ferindo diversas pessoas suspeitas desse comércio”.⁹¹

Esse *Sindicato* era controlado por membros e correligionários do Presidente de Estado Antonio Pinto Nogueira Accioly,⁹² chefe da oligarquia e membro do Partido Republicano, que comandou o Ceará entre 1896 e 1912. Seus membros controlavam o comércio da carne em Fortaleza, agindo de forma violenta com o apoio

⁹⁰ **Gazeta Oficial**. Fortaleza, 28 de Janeiro de 1918. Estatutos da Sociedade de Socorro Mútuo, 08 de janeiro de 1905.

⁹¹ SAMARA, Eni de Mesquita e SOUSA, José Weyne de Freitas. Morar e viver no Nordeste do Brasil: Fortaleza, séc. XIX. In: **Trajetos – Revista de História da UFC**. Fortaleza, vol. 4, nº 7, 2006, p. 57.

⁹² Antônio Pinto Nogueira Accioly ficou conhecido por ter governado o Ceará no comando da oligarquia mais duradoura e violenta registrada no início da República. Práticas como desvio de recursos, nepotismo, fraude eleitoral e coação de adversários fizeram do nome de Nogueira Accioly um símbolo do coronelismo no Ceará. Em 1912, depois de uma violenta repressão a uma manifestação popular, que causa uma revolta generalizada nas ruas de Fortaleza, Accioly é deposto. (Ver: ANDRADE, João Mendes. A oligarquia acciolina e a política dos governadores. In: SOUZA, Simone de. **História do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995).

do poder público. Durante esse período, esse grupo político cometeu inúmeras irregularidades, sendo a coação de adversários, a fraude eleitoral e o nepotismo práticas correntes.

Esse fato pode ter contribuído à promoção de ações da Sociedade de Socorro Mutuo destinadas a proteger seus associados. O pagamento de advogados e o esforço para garantir a integridade física dos seus associados podem ser traduzidos como ação preventiva da agremiação ante a violência e desmandos cometidos pelo “Syndicato da Carne” com o apoio do governo do Estado.

Nos anos 1910, outras associações são criadas na cidade, sendo verificada uma maior recorrência do uso da imprensa com fins de propaganda. A Sociedade Deus e Mar é exemplo desse momento. Localizada inicialmente na Rua do Seminário, a Sociedade Beneficente Deus e Mar foi fundada em 1912 junto à zona portuária da cidade. Congregava trabalhadores marítimos, geralmente moradores das vilas de pescadores, do Arraial Moura Brasil e dos arrabaldes próximos à praia. Pescadores, catraieiros, estivadores e portuários compunham a maior parte do corpo associativo da mutual. No início dos anos 1920, a Sociedade chegou a contar 1.400 associados, com ramificações em Camocim e Aracati, sendo a associação de maior representação entre os marítimos do estado⁹³.

Outro tipo de agremiação mutual existente na capital, de pequenos comerciantes, proprietários de pequenas mercearias, foi a Associação dos Merceeiros, fundada 5 de Abril de 1914, formada por pequenos comerciantes, geralmente donos de bares e bodegas. Manteve sede na Rua Floriano Peixoto, tendo o auxílio pecuniário como principal benefício. Tinha como lema “união e progresso”.⁹⁴ Com o tempo, a Associação ampliou seus benefícios com a assistência médica, dentária e jurídica, chegando a fundar o Banco dos Merceeiros, que concedia empréstimos aos “modestos comerciantes” de Fortaleza.

Depois de muito trabalho, a Associação dos Merceeiros consegue construir sua sede social “num dos ângulos da Praça Gonçalves Ledo,⁹⁵ próximo à Igreja de Nossa Senhora do Carmo. Nesse edifício, funcionava uma escola e um cinema para instrução e lazer dos associados e suas famílias. A Associação dos Merceeiros chegou a

⁹³ **Diário do Ceará.** Fortaleza, 05 de Junho de 1923.

⁹⁴ **Gazeta Oficial.** Fortaleza, 18 de agosto de 1918 - Estatutos da Associação dos Merceeiros de 1914.

⁹⁵ Álbum de Fortaleza de 1931, p. 428.

ter 2.000 agremiados. Atualmente, a Associação funciona como um centro de atendimento médico, com especialidade em diversas áreas clínicas.

De iniciativa da Igreja, baseada na Encíclica *Rerum Novarum*, de 1891, o Círculo de Operários e Trabalhadores Católicos São José foi fundado em 14 de fevereiro de 1915, por iniciativa do arcebispo D. Manoel da Silva Gomes. A agremiação se definia como uma organização de princípios cristãos que abrigava pessoas de origem nacional ou estrangeira, sendo a religião católica o ponto de convergência dos associados. Conforme seu estatuto, o Círculo tinha por fim:

1. Proporcionar ao povo divertimentos lícitos e moraes.
2. Promover conferencias que contribuam para o proveito intelectual e moral dos sócios.
3. Manter uma Biblioteca.
4. Favorecer o funcionamento de aulas nocturnas, principalmente de portugûês, arithmetica e musica.
5. Prestar a seus doentes auxílios, mantendo para isso uma “caixa de socorros”.
6. Criar quando for opportuna outras instituições de auxílio de varias espécies, baseado no mutualismo ou noutros systemas.
7. Auxiliar todas as boas obras sociaes e de religião, as quais farão parte integrante dos fins do Círculo.⁹⁶

A partir da observação do estatuto do Círculo, é possível perceber a amplitude e a diversidade de ações que envolviam a experiência circulista em Fortaleza, sendo percebida uma especial atenção à instrução, o auxílio mútuo e o lazer, os “divertimentos lícitos e moraes”, como os passeios dominicais e os filmes assistidos na cinemateca do Círculo. A biblioteca e a sala de leitura, como espaço de instrução e conhecimento, além das aulas noturnas são exemplos da vida associativa dessa agremiação.

Segundo Jovelina Santos, o Círculo Operário buscava “arregimentar os trabalhadores de diferentes categorias sócio-profissionais, para oferecer-lhes assistência material e espiritual, fundamentado no princípio da caridade e ideal cristão de harmonia social”.⁹⁷

O Círculo mantinha uma caixa de socorros, caixa de sinistros, escola noturna e uma cooperativa de consumo, além da escola noturna de primeiras letras, uma banda de música e uma escola profissional com oficinas de carpintaria e sapataria. Para

⁹⁶ **Gazeta Oficial**. Fortaleza. 10 de janeiro de 1918. Estatuto do Círculo de Operários e Trabalhadores Católicos São José, de 20 de janeiro de 1916.

⁹⁷ SANTOS, Jovelina Silva. **Círculo Operário no Ceará**: “Instrução, educação, orientação, moralizando”. (1915-1963). Fortaleza: Edições Nudoc, 2007, p. 61.

o lazer dos circulistas, havia o cine São José, o segundo deste gênero entre as instituições católicas.⁹⁸

Em 1917, surge a Sociedade Paz e União dos Comerciantes de Frutas, com o lema “União, Paz e Progresso”, que congregava prioritariamente comerciantes da capital. Regularmente, a Sociedade se reunia nos dias 15 e 30 de cada mês, sendo as reuniões extraordinárias marcadas e publicadas com antecedência. Segundo seu estatuto, poderiam fazer parte da Sociedade

[...] todas as pessoas de bom comportamento que sejam ou não Comerciantes de Fructas, com habilitação precisa para tal e sem distinção de nacionalidade; assim como as senhoras dos mesmos sócios, ou outras pessoas de sua família.

Conforme se apresenta no estatuto, é possível que a maioria desses comerciantes fossem na realidade pequenos feirantes que trabalhavam nas feiras e no mercado da capital. Muitos desses sofriam perseguições das autoridades municipais por conta da exigência de licença para comercializar em espaço público. Talvez por essa razão seja colocado com destaque que a “Sociedade terá um advogado contratado permanentemente para defender perante as autoridades os sócios e a Sociedade”.⁹⁹

A observação, mesmo que fragmentada, de todas essas experiências contribuiu para qualificar as razões que levavam os trabalhadores ao associativismo entre meados do século XIX e o início do XX em Fortaleza. Razões compartilhadas por diversos segmentos do proletariado, entre eles os ferroviários. Nesse espaço de tempo surgiu e se desenvolveu a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, objeto deste estudo.

O associativismo desse período foi-se constituindo num modo particular de organização, baseado em valores, costumes e tradições identificados com a experiência das classes proletárias no tempo. São esses aspectos que qualificam a peculiaridade da experiência das organizações de trabalhadores, distinguindo-as das demais formas de agremiação existentes no período abordado. A preocupação com a solidariedade, união, auxílio, instrução e respeito formaram princípios valorizados pelas organizações de trabalhadores, sendo as mutuais parte significativa dessa experiência. Em outras palavras, pode-se falar que foi desenvolvendo-se certa cultura associativa, característica

⁹⁸ SANTOS, Jovelina Silva. **Círculo Operário no Ceará**: “Instrução, educação, orientação, moralizando”. (1915-1963). Fortaleza: Edições Nudoc, 2007, p. 61.

⁹⁹ **Gazeta Oficial**. Fortaleza, 10 de janeiro de 1918. Estatuto da Sociedade Paz e União dos Comerciantes de Frutas, de 1917.

das agremiações de tipo mutualista. Desse modo, cabe questionar: como essa cultura se expressava? Quais os significados dos costumes e ritos vividos pelos trabalhadores em suas Sociedades? Como essas expressões, próprias da cultura, foram vividas na Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité? Para responder essas indagações, são analisadas as práticas vivenciadas no cotidiano da Sociedade Beneficente dos Ferroviários das Sociedades em diálogo com outras experiências associativas contemporâneas.

1.3 Cultura e Trabalho nas Sociedades de Socorro Mútuo

O conjunto de práticas vividas pelos trabalhadores em seu dia a dia expressa sua cultura. As condições materiais de existência, como alimentação, moradia, locomoção, contexto familiar e trabalho são parte dessa experiência, assim como o universo associativo, com suas tradições, símbolos, idéias e ritos. Analisar essa realidade passa necessariamente pela compreensão das relações de produção, onde os trabalhadores vão-se inserindo ao longo do tempo.¹⁰⁰ Assim, por maiores que sejam as semelhanças das expressões culturais no mundo proletário, são as diferenças que evidenciam as particularidades históricas de cada processo.

Para o trabalhador pobre, participar de uma mutual era uma estratégia de defesa ante as dificuldades do cotidiano e uma expressão coletiva de solidariedade. Os mais necessitados logo perceberam que, unidos, poderiam aliviar suas dores e transformar sua realidade. Se um trabalhador ficasse doente, era geralmente recolhido a um leito da Santa Casa, contando apenas com o apoio da família ou, ocasionalmente, com a caridade particular. Muitas vezes, a doença, as mutilações causadas pelo trabalho e a velhice jogavam famílias inteiras na indigência. Por essa razão, a ajuda mútua foi um caminho bastante comum no mundo dos pobres, fazendo dessa prática um meio de sobrevivência e uma expressão de classe. Para além dos socorros, as associações proletárias também foram lugares de instrução, amizade e acolhimento, ancorados na solidariedade e na identificação de grupo. Esse sentimento de pertença deve ser levado em consideração, a fim de tornar inteligíveis as tradições e os costumes presentes nas Sociedades de trabalhadores.

¹⁰⁰ BATALHA, Cláudio H. M. Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. *In: _____*; TEIXEIRA, Fernando; FORTES, Alexandre. (Orgs.). **Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004, p. 96.

No caso dos ferroviários, os laços com a Estrada de Ferro de Baturité e a experiência da Sociedade Beneficente foram-se constituindo em elementos significativos da vida de muitos trabalhadores ferroviários nas primeiras décadas de existência da ferrovia. Assim, cabe questionar: o que era ser ferroviário e participar de uma Sociedade de auxílio mútuo no período estudado? Para muitos trabalhadores, ser ferroviário na virada do século significava principalmente viver com baixos salários, atraso dos vencimentos, longas jornadas de trabalho, forte disciplina e hierarquia. Mas isso não explica tudo. A vida sempre foi mais que dificuldades, sendo a rotina diária quebrada por outros marcadores da vida social.

Nessa sessão, destaco algumas práticas culturais que vão construindo-se nas Sociedades de Socorro Mútuo no final do século XIX até meados da década de 1930 em Fortaleza, sendo a experiência da Sociedade Beneficente dos Ferroviários o foco da análise. Dentre esses aspectos, destaco o vocabulário das associações, o rito funeral, as eleições, atas, estatutos, o rito de entronização do Sagrado Coração de Jesus, os estandartes, os valores, as comemorações, o calendário cívico e o rito do Primeiro de Maio.

No caso da Sociedade Beneficente, é preciso situar que a Estrada de Ferro de Baturité gozava de prestígio social, sendo apontada como resultado do progresso e civilização. Entretanto, para muitos, significava uma oportunidade de trabalho e de profissionalização no maior empreendimento do estado. Era comum encontrar ferroviários que entraram como ajudantes e conseguiram galgar posições dentro da companhia. Esse foi o caso, por exemplo, do consócio Clovis Meton de Alencar, que ingressou na ferrovia como ajudante de locomoção no final do século XIX e chegou ao posto de chefe das oficinas em 1934.¹⁰¹ Outro caso semelhante foi o do também sócio da Beneficente, João Felix de Souza, iniciado na Rede Ferroviária como limpador diarista, passando pelas funções de foguista de 4ª, 3ª e 2ª classe, sendo exonerado em 1924 e reintegrado, em 1925, como maquinista de 4ª classe, chegando a maquinista de 1ª classe da ferrovia em 1934.¹⁰²

Um traço característico desse universo laboral e associativo era o vocabulário articulado pelos trabalhadores. Palavras como arte, dignidade, solidariedade, união, associação, operário, trabalhador, benefício, mutual, auxílio,

¹⁰¹ Livro Nº 1 do Pessoal Titulado de 1917 aos anos de 1930. **Portarias**. Arquivo da RFFSA.

¹⁰² Livros Nº 6 do Pessoal Titulado de 1917 aos anos de 1930. **Portarias**. Arquivo da RFFSA.

socorro e direito vão adquirindo significado como expressões que definem as expectativas dos trabalhadores. A Beneficente dos Ferroviários ressaltava o socorro, a solidariedade e cooperação entre os funcionários da ferrovia:

Sob a denominação de Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité fica instituída nesta capital uma associação de benefício mútuo, tendo por fim promover a cooperação e solidariedade de todos os empregados da estrada, no intuito de poderem ser socorridos eficazmente os que invalidarem e auxiliadas as famílias dos que falecerem.¹⁰³

O estatuto ressalta o benefício mútuo, a cooperação e a solidariedade como um caminho para melhorar de vida, não excluindo a cooperação entre as classes, sendo todos considerados empregados da Estrada de Ferro de Baturité. Outro exemplo desse vocabulário pode ser observado no Estatuto da União Operária ao

Estabelecer medidas de beneficência aplicáveis aos mesmos e suas famílias. Facilitar meios necessários para o aperfeiçoamento em qualquer das artes em que se ocupe [...] Auxiliar na propagação da instrução filhos dos sócios que não o puderem fazer por si próprios e aos mesmos sócios.¹⁰⁴

As práticas de ajuda mútua representam uma forma de percepção e ação no mundo, pois a Sociedade é mantida por uma maioria de trabalhadores ferroviários pobres que compartilham dificuldades. Logo, priorizar as experiências de classe dos trabalhadores enquanto “o modo como homens e mulheres vivem suas relações de produção”¹⁰⁵ em diálogo com sua cultura é o norte deste estudo. O caso da Sociedade Beneficente do Pessoal da Baturité marcou a experiência dos trabalhadores ferroviários como entidade protetora dos seus interesses.

As sociedades mutuais vão atribuindo significados e construindo tradições ao longo de sua história, buscando justificar seu presente numa relação de continuidade com certas dimensões do passado. O conceito de tradição também vem abrigoando, ao longo de sua história, um sentido de transmissão de valores que, dentro das entidades, dialoga com a cultura hegemônica do seu tempo.¹⁰⁶

¹⁰³ APEC - **Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité**. Capítulo I – Sobre os Fins da Sociedade. Teve seu primeiro Estatuto reconhecido pelo governo do Estado em 13 de junho de 1891. Portarias diversas

¹⁰⁴ APEC – Estatutos da Sociedade União Operária. Fortaleza, 30 de abril de 1893. Portarias diversas.

¹⁰⁵ THOMPSON, Edward Palmer. **As Peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.p. 277.

¹⁰⁶ WILLIAMS, Raymond. **Palavras chaves: um vocabulário de cultura e sociedade**. São Paulo: Boitempo, 2007, p. 399-401.

A mutualidade pode ser mais bem compreendida se levarmos em conta as relações de amizade e de respeito presentes entre os sócios e seus familiares. Valores cristãos como o respeito ao matrimônio, castidade e caridade, aliados a preceitos como honestidade, solidariedade e dignidade de ofício pautavam a vida da maioria dos trabalhadores, sendo um parâmetro para a concessão dos auxílios. Entre os sócios da Beneficente, isso pode ser observado no caso da morte do operário Luiz de Lima, que não teve seu pecúlio resgatado porque, segundo a Sociedade, sua mulher o havia abandonado, “vivendo em pública e notória prostituição”.¹⁰⁷

Semelhante a esse caso, foi a discussão em torno do pedido de pecúlio reivindicado pela viúva Maria Aureliana Esteves, esposa do falecido contador da ferrovia, Francisco Esteves, demitido da Estrada por desvio de verba. Seu pedido foi negado em primeira instância porque, segundo alguns associados, abria um mau precedente para a Sociedade, por se tratar de um sócio desonesto não-merecedor de consideração.¹⁰⁸

Entretanto, tendo em vista o estado de grande necessidade que passava a família do ex-associado, o conselho resolve acolher o pedido da viúva e levar o caso à deliberação da assembléia geral, que acaba aprovando o auxílio.¹⁰⁹ Nesse caso, apesar de condenar o comportamento do associado falecido, a assembléia se solidarizou com a fragilidade da família, amparando os que julgara inocentes.

No caso do auxílio funeral, a prioridade do resgate do benefício era da esposa, sendo a mãe a segunda beneficiária. Entretanto, dependendo da situação, isso poderia ser mudado. Foi o que ocorreu com o guarda-freios João Dantas, que, morto em acidente, teve seu pedido de pecúlio reclamado ao mesmo tempo pela mãe e pela esposa. Segundo o conselho administrativo, a esposa era herdeira por direito. Porém, a mãe do ferroviário em questão entrou com uma petição alegando ser viúva e ser o filho seu único arrimo. O resultado pendeu para o lado da mãe, que, mesmo não tendo a prioridade, ganhou o pecúlio.¹¹⁰

Essas disputas revelam a pobreza material das famílias proletárias. Os valores dos pecúlios tinham grande importância, sendo muitas vezes quantias jamais imaginadas pelas famílias dos trabalhadores. Para quem tinha pouco, depois da morte

¹⁰⁷ Ata da sessão de 05 de outubro de 1917.

¹⁰⁸ Ata da sessão de 12 de agosto de 1924.

¹⁰⁹ Ata da sessão de 12 de outubro de 1924.

¹¹⁰ Ata da sessão de 08 de outubro de 1925.

do homem da casa, a situação era desesperadora. Assim, o pecúlio representava um alívio e um recomeço.

Esse sentimento de proteção pode ser observado no estatuto da Sociedade Beneficente de 1891, quando se comprometia a

Garantir à família do associado por morte além do pecúlio, uma pensão mensal correspondente a 25% da respectiva gratificação ou salário, contando no caso de 360 dias por ano, podendo esse benefício ser augmentado, logo que o fundo social for superior a (10:000\$000) dez contos de reis, o que será resolvido em assembléia para este fim convocada.¹¹¹

A morte como tema dentro das Sociedades de trabalhadores é expresso no esforço em assegurar um enterro digno aos associados. Nas sessões da Beneficente, era comum a homenagem aos sócios e familiares falecidos, como o caso da comissão formada para prestar luto no enterro do pai do consócio George Moreira Pequeno,¹¹² assim como o voto de pesar pelo falecimento da esposa do conselheiro Alfredo Prudente morta no mesmo ano¹¹³. Para assegurar as despesas, o presidente da Sociedade “autorizou mandar recolher à Caixa Econômica ou a outro estabelecimento de crédito a importância dos pecúlios de orphãos dos sócios falecidos, distribuídas em tantas cadernetas quanto forem os herdeiros menores”. Tudo isso visava assegurar o mínimo de subsistência às famílias. Por vezes, a solidariedade e caridade se fundiam, principalmente quando envolviam sócios ou parentes muito necessitados. Isso aconteceu com a autorização do enterramento do ex-sócio Julio Afuentas Lopes “dado o grau de extrema penúria em que se encontrava a mãe do falecido”.¹¹⁴

De modo geral, as associações de trabalhadores recorrem a uma série de práticas ritualizadas em seu cotidiano. A eleição e a cerimônia de posse da diretoria tinham significado político e simbólico em seu calendário. O cargo eletivo em uma Sociedade quase sempre era exercido sem remuneração, significando distinção e reconhecimento entre os trabalhadores e na cidade. A eleição da diretoria das beneficentes seguia geralmente um trâmite comum. Em muitos casos, as chapas eram apresentadas na imprensa, como costumavam fazer a Phenix Caixeiral, o Centro

¹¹¹ APEC - Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, de 13 de junho de 1891. Portarias diversas.

¹¹² Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.

¹¹³ Ata da sessão de 03 de setembro de 1925.

¹¹⁴ Ata da sessão de 29 de janeiro de 1930.

Artístico, a Sociedade Artística Beneficente e a Sociedade Beneficente dos Ferroviários.¹¹⁵

Em 1891, ocorria nas oficinas da Estrada de ferro de Baturité a eleição da primeira diretoria da Sociedade Beneficente dos Ferroviários. A sessão, presidida pelo engenheiro-chefe Lassance Cunha, teve como escrutinadores os sócios Carlos Augusto de Miranda e José Bernardino da Silveira Torres Portugal. Participaram 403 associados, elegendo os cargos de presidente, secretário, tesoureiro, guarda-livros e membros do conselho fiscal.¹¹⁶ O ritual de eleição iniciava com a chamada dos sócios, seguido da apuração dos votos e proclamação do resultado. O voto era secreto e, entre os ferroviários, era permitido aos candidatos concorrerem em praticamente todos os cargos ao mesmo tempo. Qualquer sócio efetivo poderia votar e ser votado nas eleições de diretoria. A posse dos eleitos se dava nos salões da estação central, momento dos discursos e felicitações das entidades convidadas.

No contexto associativo da época, o conagraçamento entre as agremiações era comum. Em meados da década de 1920, a Beneficente dos Ferroviários é convidada à posse das diretorias do “Centro dos Exportadores, Liga Paraense, Sociedade Deus e Mar, Associação dos Funcionários Públicos, Sociedade Artística Beneficente, União dos Moços Católicos,¹¹⁷ como registram as atas”. A cerimônia de posse marca a renovação e coroa o êxito da vida associativa. Os ferroviários davam posse à nova diretoria no primeiro dia do ano; em outras entidades, a data do aniversário de fundação coincidia com o dia da posse. Essas datas especiais ajudavam a construir uma memória comum, marcando no calendário associativo.

As organizações beneficentes buscaram no paradigma da lei a forma para gerir sua vida associativa. Como expressão desse modelo, atas e estatutos eram redigidos por comissões especiais e submetidos à discussão em assembléia geral. Nas assembléias da Beneficente dos Ferroviários, a condução dos trabalhos era iniciada pela verificação do número legal de sócios previsto nos estatutos, seguida da leitura da ata da sessão anterior. Tudo era registrado pelo secretário da Sociedade, que resumia a reunião e, se todas as prerrogativas estivessem de acordo com o estatuto, era iniciada a sessão.

Esse padrão de funcionamento será dominante em quase todas as associações do período. Os estatutos formavam o conjunto de regras que norteavam as

¹¹⁵ Primeiro de Maio. Fortaleza. 19 de novembro de 1905.

¹¹⁶ Ata da sessão de 25 de abril de 1891.

¹¹⁷ Ata da sessão de 29 de janeiro de 1925.

entidades. Estavam presentes em partidos, grupos literários, corporações, mutuais e sindicatos. Nele repousavam os fins e as diretrizes de cada agremiação. Dotado de foro de lei, respondia e projetava anseios do bem comum e as mudanças mais significativas da vida associativa passavam pelas revisões estatutárias. Assim, é possível acompanhar cortes, tendências, visões de mundo e peculiaridades, tendo os estatutos como referência. É possível cotejar estatutos de Sociedades diversas, observando semelhanças e diferenças, em que se vão construindo mecanismos associativos distintos. Podem ser citados inúmeros exemplos, como o expresso na Sociedade Artística Fraternidade e Trabalho, que dizia:

[...] Se reunirá semestralmente para as sessões de eleições e posse, e extraordinariamente quando se julgar necessário [...]
 Nas sessões de Assembléia geral todos os sócios poderão discutir e propor medidas, não podendo cada um fallar mais de duas vezes sobre cada assumpto.¹¹⁸

Já a Sociedade Beneficente dos Artistas de Maranguape definia em seu estatuto que as reuniões seriam do seguinte modo:

A Sociedade reunir-se-há em Assembléia geral uma vez por anno, no aniversário de sua inauguração, ou em dia santificado mais próximo do mesmo. Também poderá reunir-se extraordinariamente todas as vezes que forem comunicado pela diretoria.¹¹⁹

A memória ritual vai-se constituindo em elemento de destaque na cultura associativa. A entronização do Sagrado Coração de Jesus revela a força das práticas do catolicismo entre os associados da Sociedade Beneficente dos Ferroviários. É o caso do ajudante de linha Arthur de Moura Ramos, membro da Beneficente que “pede desculpas aos companheiros da Sociedade por não ter comparecido a reunião do dia 1º de janeiro, por conta que em sua casa nesta data se celebrava a entronização do coração de Jesus”.¹²⁰ Ramos refere-se à reunião de posse da nova Diretoria em que ele mesmo havia sido eleito como membro do Conselho Fiscal. A entronização era um ritual de proteção da casa e da família. Mais tarde, Luiz Brígido Bastos, professor interino da escola da Sociedade Beneficente dos Ferroviários, pediu permissão para “ser entronizado no salão de aulas da escola o quadro do sagrado coração de Jesus”.¹²¹ A

¹¹⁸ APEC - Estatuto da Sociedade Artística Fraternidade e Trabalho. Fortaleza. Portarias de Justiça. Portarias diversas. 30 de novembro de 1876.

¹¹⁹ APEC – Estatuto da Sociedade Beneficente dos Artistas de Maranguape. Maranguape. Portarias de Justiça. Portarias diversas. 29 de outubro de 1875.

¹²⁰ Ata da sessão de 21 de Janeiro de 1925.

¹²¹ Ata da sessão de 02 de Julho de 1925.

escola agora não era apenas um lugar de ensino. Era, a partir de então, um lugar de ensino guardado pelo coração de Jesus. Na Associação dos Merceiros, o ritual tinha destaque, sendo “enthronizado no dia da posse da nova directoria uma effigie do Sagrado Coração de Jesus”.¹²² A eleição da diretoria era uma ocasião de destaque na vida das Sociedades e a entronização tem um sentido de abençoar e legitimar a escolha feita pelos associados.

É possível perceber que as Sociedades de socorro mútuo combinavam elementos religiosos em sua vida associativa. Este fato guarda semelhança com a experiência das antigas corporações de ofício, que tinham como ponto de ligação, entre outros elementos, a guarda dos segredos da arte e a devoção ao santo padroeiro nas festas do calendário litúrgico. Para Raymond Williams, os processos culturais ganham maior inteligibilidade quando são percebidos num *continuum* e não como rupturas absolutas.¹²³ Corporações de ofício e Sociedade de ajuda mútua, apesar de fenômenos distintos, estão ligadas a uma cultura subalterna da proteção e do pertencimento, combinando valores laicos e caridade cristã.

A presença e a força simbólica do estandarte como elemento significativo da representação associativa materializa em sua cor e alegoria as idéias e os traços identitários das associações. Cuidadosamente bordado em tecido nobre, o estandarte era motivo de orgulho. Como signo construído pelas agremiações de classe, o estandarte merece atenção especial. Nele, valores poderiam ser representados por objetos ou imagens associados a idéias.

No caso da Beneficente dos Ferroviários, o primeiro estandarte de que se tem notícia é de 1932, com projeto idealizado pelo conselheiro Barros dos Santos. O esboço inicial foi apresentado pelo artista Gerson Farias a um custo de 70\$000 reis, negociado depois para 20\$000. As cores azul, branco e preto representavam homens de braços entrelaçados simbolizando união e força, bordados com linha fina e tecido especial. A União presente no vocabulário de tantas outras associações era o principal signo do estandarte. Já as cores aludiam ao uniforme de trabalho na ferrovia.

Exemplo semelhante no estandarte do Sindicato dos Portuários, onde figurava um barco num fundo azul coberto por um arco-íris. No barco, a referência ao trabalho nos navios, o arco-íris era uma menção ao símbolo republicano de respeito à

¹²² **A Tribuna**. Fortaleza, 17 de dezembro de 1923.

¹²³ WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura**. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1987.

diferença de opinião. Os merceeiros, com seu lema “União e Progresso”, usam as cores verde, azul e dourado em seu estandarte e nos papéis da associação. É comum estarem representados nos estandartes instrumentos e ferramentas de trabalho. Na União dos Ferroviários, destaca-se o trem, bordado à frente da locomotiva com o nome da associação. Entre os tecelões, a referência mais forte reporta-se às ferramentas de trabalho representadas por um fuso e uma agulha. Hobsbawm afirma que os símbolos e rituais da classe operária são construções históricas que vão modificando-se conforme a experiência dos sujeitos no tempo.¹²⁴ Isso pode ser observado no estandarte do Sindicato dos Trabalhadores de Fiação e Tecelagem de Fortaleza, que incorporou o retrato de Getúlio Vargas e do ministro do trabalho Marcondes Filho como homenagem às conquistas das leis trabalhistas.

No dia 17 de Agosto do ano de 1919, a União dos *Chauffeurs* e Motorneiros anunciava a “Festa de inauguração do seu Estandarte e Pavilhão-Bandeira”.¹²⁵ A sede da Associação, ornamentada com flores naturais, folhas de coqueiro e bandeirinhas para receber os convidados, era o cenário da cerimônia. O orador oficial dos *chauffeurs* discursou para os presentes afirmando “que a união dos pequenos para a defesa commum do seu direito é um dos aspectos mais encantadores da civilização contemporânea”.¹²⁶ Em seguida, ressaltou a escolha das cores azul e branco da bandeira como símbolos das idéias mais nobres. O hasteamento se deu ao som da banda de música do regimento militar animando a comemoração. Isso se passou num domingo, com a presença da Associação dos Merceeiros, Círculo de Trabalhadores e Operários Católicos São José, Centro Typographico Cearense e Centro Artístico Cearense. Na ocasião, também disseram algumas palavras Gastão Justa, pelo Partido Socialista Cearense, e Manoel dos Santos, em nome do Centro Artístico. De modo mais informal, sócios e convidados ergueram, com alegria, vivas brindando com cerveja a festa de inauguração do estandarte. A festa toma a rua em cortejo pelos logradouros do centro da cidade. Buscando legitimar-se, os *chauffeurs* convidam autoridades e os dos donos das garagens *Avenida* e *Auto Hudson* para tomarem parte na solenidade. Esse tipo de atitude era comum entre as associações do período. No caso da Beneficente dos Ferroviários, a

¹²⁴ HOBBSAWM, Eric J. **Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

¹²⁵ Ceará Socialista. Fortaleza, 17 de Agosto de 1919. In: GONÇALVES, Adelaide. **Ceará Socialista, Anno 1919**. Edição Fac-Similar. Florianópolis: Insular, 2001.

¹²⁶ Ceará Socialista. Fortaleza, 17 de Agosto de 1919. In: GONÇALVES, Adelaide. **Ceará socialista, Anno 1919**. Edição Fac-Similar. Florianópolis: Insular, 2001.

presença do Engenheiro Chefe da Estrada de Ferro era de praxe; já com os marítimos, era o “capitão do porto”¹²⁷ a autoridade mais comum. Para Foot Hardman, a conquista do espaço público pelos trabalhadores foi um longo processo de luta que ganhou força no Brasil com as mobilizações de 1917¹²⁸. Em Fortaleza, as associações de trabalhadores procuravam fazer destes momentos de sociabilidade uma espécie de vitrine, exibindo suas efígies, representando valores e aspirações.

Outros valores amplamente definidos ao longo do tempo nas Sociedades de Socorro Mútuo são aqueles ligados à moral pública e privada. É o caso das restrições aprovadas na Sociedade Deus e Mar sobre o uso de bebida alcoólica, sendo reprimido com multa de 5\$ a 10\$ réis o associado que fosse encontrado embriagado. “A fiscalização será feita por sócios devidamente designados pelo presidente, para diversos pontos da cidade”.¹²⁹ Nesse ponto, as regras da associação ganham a rua e entram em confronto com outros costumes compartilhados pelos trabalhadores.

O combate ao alcoolismo moveu vários estratos e sujeitos na cidade. Rodolpho Theophilo chegou a comparar o vício do álcool com a sífilis, herdada pelos filhos dos doentes.¹³⁰ O historiador das secas foi o fundador da Liga Cearense Contra o Alcoolismo. O Barão de Studart palestrou sobre os males do alcoolismo no Círculo Operário São José. O tema parece ter tido grande repercussão no meio associativo. Na *Deus e Mar*, Rodolpho Theophilo fez conferências e escreveu artigos no *Diário do Ceará* sobre os bons resultados obtidos na Benemérita Sociedade de marítimos.

O engajamento na campanha contra o alcoolismo ressalta a preocupação em manter uma imagem positiva perante a “boa Sociedade”. Esta imagem era reforçada na grande data comemorativa das associações, o festejo do aniversário, momento de conagração e exposição da associação na esfera pública. O aniversário de fundação era a principal comemoração ao longo do ano nas associações de trabalhadores. A Sociedade Beneficente dos Ferroviários comemorava a data com cerimônia solene

¹²⁷ **O Nordeste**. Fortaleza. 21 de agosto de 1925. O Jornal *O Nordeste*, Órgão Católico, fundado em 1922, sob o auspício da Arquidiocese de Fortaleza, foi um dos periódicos de maior circulação em todo o estado entre o início dos anos de 1920 e meados de 1960. Empreendeu forte campanha anticomunista, sendo um dos principais interlocutores dos valores da Igreja. (Ver: PINTO, José Aloísio Martins. “Brasil Comunista ou Brasil Brasileiro?”: A Direita Nacionalista na Imprensa Católica (Fortaleza/CE, 1930-1945). In: **Anais do XI Encontro Regional da Associação Nacional de História – ANPUH/PR – “Patrimônio Histórico no Século XXI”**. 21 a 24 de maio de 2008.

¹²⁸ HARDMAN, Francisco Foot. **Nem pátria, nem patrão! (vida operária e cultura anarquista no Brasil)**. São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 53-54.

¹²⁹ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 23 de fevereiro de 1923.

¹³⁰ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 25 de fevereiro de 1923.

homenageando os sócios mais destacados com títulos de honra. O 19º Aniversário do Centro Artístico Cearense foi comemorado em sua sede social, tendo como mestre de cerimônia o presidente da Câmara Municipal de Fortaleza e como orador o sócio Manoel dos Santos. Na mesma ocasião, foi “inaugurado o retrato do sócio Joaquim Muniz da comissão executiva que fundou o Centro”.¹³¹ Em seguida, foi honrado com o diploma de sócio benemérito Olavo Paulino de Andrade. Os convidados também puderam desfrutar da palestra ministrada pelo professor Paula Achilles, com o tema *Os homens e os séculos*¹³². Prestigiaram o evento os representantes da Liga Paraense e da Aliança Artística e Proletária de Quixadá.¹³³ O encerramento da comemoração se dava ao som dos acordes e dobrados da Banda de Música do Regimento Militar.

A concessão de títulos e honrarias era comum entre as Sociedades Beneficentes. Na União Operária, havia seis categorias de sócios: fundadores, não-fundadores, beneméritos, honorários, benfeitores e protetores.¹³⁴ Já na Beneficente dos Ferroviários, existiam duas classes de associados: os efetivos e os titulares; estes poderiam receber diplomas de honorários, benfeitores e beneméritos.¹³⁵ A concessão de homenagens ia marcando trajetórias dentro do grupo e da Sociedade de um modo geral, pois algumas destas honrarias eram concedidas a não-associados. É o caso do Engenheiro-chefe Lassance Cunha, homenageado com o título de presidente honorário da Sociedade Beneficente dos Ferroviários. Noutro momento, o Engenheiro-chefe Eduardo Couto Fernandes seria destacado com a mesma honraria.

Na maioria dos casos, essas figuras homenageadas coincidiam com lideranças que exerciam cargos de diretoria nas Sociedades. Exemplos, como o do engenheiro Couto Fernandes e do agente especial de primeira classe Manoel Barbosa Maciel, que figuraram durante anos na diretoria da Beneficente dos Ferroviários, ilustram bem essa afirmativa, tendo sido ambos honrados com diplomas e retratos, expostos no salão de reuniões da Sociedade.

¹³¹ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 10 de fevereiro de 1923.

¹³² **Diário do Ceará**. Fortaleza, 10 de fevereiro de 1923.

¹³³ Segundo Marcos José Diniz Silva, “A fundação da Aliança Artística e Proletária de Quixadá ocorreu após duas tentativas frustradas, uma em 1912 e outra em 1915. Congregava ‘artistas’ e ‘proletários’, autodenominando-se de ‘resistência e benefício’. Esteve, desde sua fundação, filiada ao Centro Artístico Cearense”. (SILVA, Marcos José Diniz. **No compasso do progresso**: maçonaria e os trabalhadores cearenses. Fortaleza: Nudoc, 2007, p. 16.

¹³⁴ APEC – Estatuto da Sociedade União Operária. 30 de abril de 1893. Portarias de justiça - Portarias diversas.

¹³⁵ APEC –. Estatutos da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. 13 junho de 1891. Portarias de justiça - Portarias diversas.

Algumas dessas celebrações eram alocadas em datas consideradas especiais, como o Natal, o Primeiro de Maio ou o aniversário da Sociedade. Esse último, além do conagraçamento, era uma festa doutrinária e pedagógica, onde se realizavam normalmente conferências sobre temas que tocam o universo dos associados. A dimensão lúdica do evento era fundamental para dar coesão e propagar os valores e benefícios praticados pelas associações.

No calendário associativo, algumas datas cívicas ganham destaque, reforçando as idéias defendidas pelas entidades. Era o caso do 14 de Julho, o 15 de Novembro, o 22 de Abril, o 7 de Setembro, o 13 de Maio, entre outras. No 14 de Julho, atualiza-se a Queda da Bastilha e a luta por liberdade, fraternidade e igualdade. Já o dia 15 de Novembro e o dia 22 de Abril são vivenciados como valores patrióticos. Na escola mantida pela Beneficente dos Ferroviários, a imprensa noticia a palestra do professor farmacêutico Dimas Pimentel Ramalho sobre a Queda da Bastilha para os alunos, encerrando a sessão com o hino nacional brasileiro.¹³⁶ No Círculo Operário São José, a construção da coluna do Cristo Redentor homenageava o Centenário da Independência nacional.¹³⁷

É o Primeiro de Maio, o rito construído na experiência de luta dos trabalhadores, que, com maior vigor, moveu sensibilidades no mundo do trabalho. Para Hobsbawm, “a razão mais importante do êxito maciço do Primeiro de Maio é que ele foi considerado como o único feriado associado exclusivamente à classe operária, um feriado que fora conseguido à força pela ação dos próprios operários”.¹³⁸ O Dia do Trabalho vai adquirindo diversos significados no tempo e no espaço. De data profética atribuída à greve geral anarquista, passando pela mobilização em prol da jornada de oito horas, de luto e reverência aos mártires de Chicago à festa do trabalhador.

Em Fortaleza, as Sociedades Beneficentes vão atribuindo seus próprios significados à data. Assim, o Centro Artístico promoveu “uma importante passeata comemorativa”¹³⁹ para o que o jornal *Diário do Ceará* chamou de festa do trabalho livre do ano de 1923. O Centro também usou a data para dar posse ao seu conselho administrativo. Já na Sociedade Deus e Mar, além de passeata comemorativa, visitaram

¹³⁶ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 17 de julho de 1923.

¹³⁷ SOUSA, Eusébio de. **Os monumentos do Estado do Ceará**: referência histórico-descritiva. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006, p. 52-54.

¹³⁸ HOBBSAWM, Eric J. **Pessoas extraordinárias**: resistência, rebelião e jazz. São Paulo: Paz e Terra, 1998, p. 181.

¹³⁹ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 29 de abril de 1923.

a redação de alguns jornais. Nesse ano, foram ainda noticiadas cerimônias na União dos Trabalhadores Ambulantes, Sociedade Artística Beneficente, Centro Artístico Cearense e União Geral dos Trabalhadores.¹⁴⁰

As idéias socialistas ligadas ao sindicalismo de resistência começam a penetrar no meio associativo de Fortaleza, principalmente a partir do século XX. No Centro Artístico, depois da posse do Conselho Administrativo de 1923, acontecia uma palestra do jornalista Renato Vianna sobre “o ideal socialista”.¹⁴¹

A tradição de se pôr em marcha na rua vem da prática de mobilização das camadas subalternas, a fim de atribuir caráter público às lutas e reivindicações. Apesar da postura reivindicativa e de confronto aberto ser pouco presente nas celebrações do Primeiro de Maio de algumas associações de classe em Fortaleza, o caráter público permaneceu.

A razão em apresentar-se enquanto sujeitos coletivos no cenário urbano parece ser um valor compartilhado entre as Sociedades. Assim, partindo do entendimento de que as ações e tradições dos ferroviários faziam parte de um contexto associativo mais amplo, esta pesquisa aprofunda a análise do cotidiano dos trabalhadores ferroviários para, em seguida, aproximar-se da noção de direito que vai sendo construída na discussão, reivindicação e ampliação da noção de benefício. A beneficente era um espaço de solidariedade que reconhecia a legitimidade da participação e as necessidades dos associados. Assim, de modo pedagógico, nas associações mutualistas, os trabalhadores experimentaram uma espécie de “cidadania associativa”, onde os membros tinham direitos e deveres. Essa vivência agiu na consciência dos trabalhadores, formando ao longo do tempo uma nova compreensão do seu lugar no mundo.

1.4 O Trem e os Primeiros Ferroviários do Ceará

A pobreza vivida pela maioria da população convivia com as pretensões de modernização dos grupos hegemônicos. As intervenções no espaço público tinham como meta melhorar as comunicações, o transporte, o comércio e disciplinar a população. Para Simone Petraglia Kropf, “os engenheiros reconstruíram e normatizaram o espaço social, enquadrando a topografia urbana nos trilhos deste projeto e fazendo-a a

¹⁴⁰ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 03 de Maio de 1923.

¹⁴¹ *Idem*.

expressão física e simbólica daquilo que se configurava como os alicerces da modernidade”.¹⁴² No Brasil, parte desse ideário foi representado pela criação das primeiras ferrovias, que começaram em sua maioria como empreendimentos particulares, sendo aos poucos estatizadas, depois desativadas e mais recentemente privatizadas. Os primeiros engenheiros ferroviários vieram da Europa trazendo as técnicas empregadas nos seus países de origem. Praticamente todo o material era importado, desde os trilhos, vagões e locomotivas. O país era pouco mapeado, sendo raras as cartas topográficas existentes e, em alguns casos, havia dificuldades quase intransponíveis por conta do relevo. Entretanto, a história dos caminhos de ferro não seria possível sem a presença dos operários que colocaram mais que sua força de trabalho na construção das primeiras ferrovias. O exército de trabalhadores esquecidos nos sertões do Brasil foi protagonista de inúmeros conflitos em razão das péssimas condições de trabalho. Vitimados por doenças como a malária na construção da ferrovia Madeira-Mamoré, no norte do país, ou pela seca no interior do Ceará, a experiência com o moderno para muitos trabalhadores poderia ser sintetizada como um misto de espanto, encantamento e revolta.

No Ceará, a construção dos caminhos de ferro tem início em 1870, com a criação da Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité. Essa ferrovia nasce como iniciativa particular, tendo à frente Thomaz Pompeu de Souza Brasil, Gonçalo Baptista Vieira (Barão de Aquiraz), Joaquim da Cunha Freire (mais tarde Barão de Ibiapaba), Henrique Brocklehurst (negociante) e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, membros da primeira diretoria que comandou a Companhia.¹⁴³

Em seu estudo sobre as origens dos caminhos de ferro no Ceará, Octavio Memória conta o processo de formação da Estrada de Ferro de Baturité, ancorado em vasta documentação produzida pela ferrovia, sendo um desses documentos o contrato de concessão firmado entre o governo provincial e os representantes da Companhia ferroviária no Ceará que dizia:

Fica organizada uma Sociedade anonyma, que se denomina – Companhia Cearense de Via-Ferrea de Baturité, para construir uma via-ferrea da cidade de Fortaleza à cidade de Baturité, dividida em secções e de conformidade com o contracto celebrado com o Presidente da Província em 25 de julho de 1870.¹⁴⁴

¹⁴² KROPP, Simone Petraglia. O saber para prever, a fim de prover – A engenharia de um Brasil Mmoderno. In: HERSCHMANN, Maciel e PEREIRA, Carlos A. M. (Org.). **Engenharia nos Anos 20 – 30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 222.

¹⁴³ MEMÓRIA, Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense** Fortaleza: Typ. Commercial, 1923, p. 15.

¹⁴⁴ Idem, p.17.

Octávio Memória trabalhou nos escritórios da Estrada de Ferro, sendo sócio da Sociedade Beneficente durante vários anos até ser desligado da agremiação por inadimplência no pagamento de empréstimo. Pouco tempo depois, é readmitido na mesma Sociedade. É de sua autoria um dos primeiros estudos sobre a Estrada de Ferro de Baturité, descrito por ele como um trabalho monográfico. Sua obra mistura dados coletados nas fontes produzidas pela ferrovia e suas próprias memórias, enquanto servidor da Estrada de Ferro.

Em 20 de janeiro de 1872, deu-se o início das obras da ferrovia, com o assentamento da pedra fundamental do edifício da empresa. Na cerimônia, estavam presentes os membros da diretoria da Companhia, autoridades como o Presidente da Província João Wilkens de Matos e seu antecessor, o conselheiro José Antônio de Calazans Rodrigues, segundo Barão de Taquari, corpo legislativo, além de diversos representantes civis, militares, funcionários públicos, membros da Igreja e populares.

Localizada no antigo Campo d'Amélia, atual Praça Castro Carreira, a Estação Central João Felipe era o ponto de partida da Estrada de Ferro de Baturité, nome pelo qual ficou conhecida a ferrovia. Essa pretendia inicialmente ligar Fortaleza à região produtora do maciço de Baturité, localizada a cerca de 100km da capital. O plano inicial previa três etapas: a primeira incluía obras entre a capital e município de Pacatuba, adicionando o serviço de nivelamento da Estação Central e a construção do ramal da cidade de Maranguape; para a 2ª e 3ª seções (Pacatuba-Acarape, Acarape-Baturité), ganha destaque o nome do engenheiro José Privat, pela rapidez e eficiência na condução dos trabalhos. Vindo da província de Alagoas, trazendo dois ajudantes técnicos, o engenheiro foi elogiado pelas autoridades do Império por conta dos serviços prestados na Estrada de Ferro de Baturité.¹⁴⁵

Em 13 de março de 1873, chegavam a Fortaleza as primeiras locomotivas, desembarcadas no Poço da Draga, local do antigo porto da cidade. Nesse mesmo ano, rodou pela primeira vez, no dia 3 de agosto, na presença de cerca de oito mil pessoas, a locomotiva “Fortaleza”. A volta inaugural foi um espetáculo, repetido naquela ocasião “cinco vezes seguidas entre a estação Central e a parada do Xico Manoel”,¹⁴⁶ localizada nas proximidades da Praça da Lagoinha, atualmente Praça Comendador Teodorico.

¹⁴⁵ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1923, p. 23.

¹⁴⁶Idem, p. 19.

Segundo Octavio Memória, a locomotiva foi aplaudida pela “entusiasmada multidão” com fervor, que ouvia o silvo da Maria Fumaça rodando pela cidade. Já Raimundo de Menezes afirma que toda a gente da cidade olhava naquela tarde, com curiosidade, o “monstro de ferro” e a volta inaugural, “um sucesso impossível de escrever”.¹⁴⁷ A partir daquele dia, o trem faria parte da vida de Fortaleza e os caminhos de ferro pouco a pouco iriam conquistando o sertão do Ceará.

Até 1875, a Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité importaria mais três locomotivas de fabricação inglesa, totalizando em quatro o número de máquinas em tráfego, sendo essas batizadas com os nomes dos ramais de Maranguape, Pacatuba e Acarape. Pesavam em média 18 toneladas e poderiam desenvolver a incrível velocidade, para a época, de 48km/h.¹⁴⁸

Para conduzir a avançada tecnologia a vapor, foi contratado, no Rio de Janeiro, o maquinista José da Rocha e Silva, que chegou a Fortaleza no dia 12 de abril de 1873.¹⁴⁹ Esse ferroviário trabalhou na Estrada por 50 anos, exercendo durante boa parte desse período o cargo de mestre geral das oficinas da ferrovia. Entre os pioneiros da primeira locomotiva, estavam também o chefe de trem, Eloy João Alves Ribeiro, o foguista, Henrique Pedro da Silva, e o guarda-freios, Marcelino Leite. Entre os citados, Henrique Pedro, conhecido como “Carangola”, e José da Rocha seriam sócios fundadores da Sociedade Beneficente do Pessoal da Baturité. Henrique Pedro teve vida curta, vindo a morrer no segundo ano de existência da Sociedade Beneficente, sendo de iniciativa da sua esposa a primeira ação reivindicando auxílio funeral e pensão para os filhos menores.¹⁵⁰

No alvorecer do ano de 1875, foram abertas ao tráfego as seções Arronches-Maracanaú, com parada intermediária na pequena estação do Mondubim. O trem deixava a Estação Central passando pela Lagoinha, no centro da cidade e pelo sítio de Porangabuçu, na zona suburbana. Existem relatos de que foi nesse local, nas imediações do bairro do Benfica que houve o primeiro descarrilamento da Estrada, com a locomotiva *Maranguape*.¹⁵¹ Quatro pessoas ficaram feridas, inaugurando um repertório

¹⁴⁷ MENEZES, Raimundo de. **Coisas que o tempo levou**: crônicas históricas da Fortaleza antiga. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2006, p. 56. (Raimundo de Menezes era bacharel em direito e publicou *Coisas que o Tempo Levou*, pela primeira vez, em livro em 1938, quando tinha 35 anos. Antes disso, havia sido publicada de forma seccionada no jornal *Gazeta de Notícias* e na *Rádio Club* do Ceará).

¹⁴⁸ MEMÓRIA, Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1923, p. 25

¹⁴⁹ Idem, *ibidem*.

¹⁵⁰ Ata da sessão de 25 de abril de 1892.

¹⁵¹ MEMÓRIA, Octavio. *Op. cit.*, p. 30.

de inúmeros acidentes envolvendo trabalhadores e transeuntes cearenses. Segundo Otávio Memória, alguns dos vagões precariamente recuperados foram apelidados de “Misericórdia” pela população da cidade, servindo como vagões de 3ª classe. Pouco tempo depois, no perímetro central da capital, lamentou-se *a morte de um pobre surdo* atropelado pela locomotiva *Fortaleza*.¹⁵² Envolvendo trabalhadores, dois casos ganham destaque nesses primeiros anos de construção e tráfego da Estrada de Ferro de Baturité. Um trem, trazendo trabalhadores e ferramentas, encontrou nas proximidades do *aterro da Maraponga* um tronco atravessado entre os trilhos. Um dos operários, de nome Benedito Nonato, percebeu o perigo e se levantou para avisar ao maquinista, mas foi arremessado pelo impacto, fraturando uma perna. Um mês depois, na localidade de Acaracuzinho, o servente de pedreiro Manoel Francisco foi esmagado pelo carro de freio do trem em movimento, morrendo poucas horas depois.

A obra de maior envergadura desse período foi o prédio da Estação Central Professor João Felipe,¹⁵³ localizado na capital. Construído em estilo dórico-romano pelo engenheiro austríaco Henrique Foglare, quando a Estrada era dirigida pelo Engenheiro Chefe Amarílio Olinda de Vasconcelos, a Estação Central teve sua pedra fundamental lançada em 30 de novembro de 1873, porém as obras só foram iniciadas de fato em 1879, sendo inaugurada em 9 de junho de 1880.¹⁵⁴ O mesmo engenheiro austríaco também projetou o prédio onde funcionou o primeiro pavilhão das oficinas da Estrada de Ferro, tendo parte do material sido importado da Inglaterra. O primitivo edifício das oficinas e o *chalet* onde funcionava a administração da Companhia foram construídos no local do antigo Cemitério São Casemiro, o primeiro construído na Província, cedido para a construção da Estrada.

¹⁵² Idem, *ibidem*, p. 23.

¹⁵³ João Felipe Pereira foi Ministro das Relações Exteriores, da Agricultura e Viação e Obras Públicas do governo do Marechal Floriano Peixoto, em 1891. Pertenceu ao quadro docente da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, sendo posteriormente nomeado diretor dos Correios e Telégrafos e Inspetor de Obras Públicas do Rio de Janeiro. Corou sua carreira pública, como presidente do Clube de Engenharia e como Prefeito do antigo Distrito Federal. Pelos serviços prestados quando ministro, com relação aos incentivos na construção de ferrovias no Brasil, foi homenageado no Ceará com seu nome batizando a Estação Central da cidade de Fortaleza.

¹⁵⁴ LIMA, Francisco de Assis Silva de. **Estradas de ferro no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2009.



Foto 1 - Estação Central João Felipe. Fonte: Álbum **Vista do Ceará**. Napoleão Irmão & Cia. Fortaleza. Rua 51, Boa Vista. Academia Cearense de Letras.

Na imagem acima, do início do século XIX, figuram as instalações da Estação Central, ladeada pelas construções das oficinas e do *chalet* da diretoria ao fundo. Segundo Antônio Bezerra de Menezes, nos primeiros anos da ferrovia, a Estação Central contava com “um vestíbulo, uma agência, uma sala para telégrafo, uma para bagagens, um salão de 1ª classe, um dito de 2ª, mais uma sala e uma dita para o correio”.¹⁵⁵ Em frente ao prédio da Estação, podem-se observar os trilhos do bonde que faziam o transporte urbano na capital. Esse transporte teve início em Fortaleza com a instalação da Companhia Ferro Carril do Ceará, de propriedade do Cel. Tomé A. de Mota. Tempos depois, a partir de 1913, empresa inglesa Ceará Tramway, Light and Power.¹⁵⁶

Nos idos de 1875, depois da inauguração da estação de Pacatuba, as obras foram interrompidas por falta de recursos. O próprio Senador Pompeu tentou, sem êxito, levantar créditos em Paris, Londres, Roma e Berlim. Em mensagem dirigida aos associados da Companhia, o Senador dizia com pesar ser “indeclinável pagar algum tributo à inexperiência”.¹⁵⁷ As obras ficam paralisadas durante quase três anos, sendo

¹⁵⁵ MENEZES, Antonio Bezerra de. **Descrição da Cidade de Fortaleza. Fortaleza.** Casa José de Alencar – Programa Editorial UFC, 1992.p. 58.

¹⁵⁶ **Almanaque do Estado do Ceará.** Fortaleza: Typographia Economica. 43. Praça do Ferreira. 1900. p. 81.

¹⁵⁷ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense.** Fortaleza: Typ. Commercial, 1923, p. 33.

considerada a Companhia de Via Férrea de Baturité, na avaliação de muitos dos seus acionistas, um investimento perdido.

Entretanto, durante os anos da calamidade pública da grande seca de 1877, a Estrada de Ferro de Baturité teve novo fôlego. A pressão social de milhares de famintos esmolando nas ruas da capital fez com que o Estado tomasse alguma atitude frente à situação. A solução encontrada foi usar o trabalho do maior número possível de sertanejos na construção de obras públicas: calçamento, edifícios, praças, estradas, canais, açudes, barragens e prosseguir com as obras de prolongamento da Estrada de Ferro.¹⁵⁸

Para Frederico de Castro Neves, a seca de 1877 não se diferenciava das demais em termos de extensão, mortandade ou prejuízos econômicos.¹⁵⁹ Para o autor, a peculiaridade desta grande estiagem residiu no fato de ela ter trazido para Fortaleza uma multidão de sertanejos flagelados e todas as conseqüências sociais decorrentes dessa migração.¹⁶⁰ Analisando a experiência dos “proletários sertanejos”,¹⁶¹ como chamava Rodolfo Teófilo os retirantes, Tyrone Cândido afirma que, além de ocupar milhares de trabalhadores, a ferrovia seria uma “escola do trabalho”, devido à variedade de ofícios requeridos pela Estrada e pela imposição dos novos códigos disciplinares no mundo do trabalho identificado com a economia capitalista.¹⁶²

A Encampação da Estrada de Ferro pelo Governo Imperial foi um desdobramento das ações do Estado para tentar conter os efeitos sociais da seca de 1877. Nesse sentido, as obras da Estrada de Ferro cumpriam a missão de afastar de Fortaleza parte do contingente de retirantes que se encontrava no centro e nas imediações da cidade. O objetivo era unir os socorros concedidos, principalmente na forma de gêneros alimentícios, ao trabalho de construção da ferrovia. Essa mão-de-obra foi largamente utilizada durante as obras de prolongamento da Estrada de Ferro de

¹⁵⁸ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **O trem da seca**: sertanejos, retirantes e operário (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria de Cultura do Estado, 2005, p. 51.

¹⁵⁹ NEVES, Frederico de Castro. **A multidão e a história**: saques e outras ações de massa no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000, p. 25.

¹⁶⁰ NEVES, Frederico de Castro. **A multidão e a história**: saques e outras ações de massa no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000, p. 25

¹⁶¹ THEOPHILO, Rodolfo. **A seca de 1915**. Fortaleza: Edições UFC, 1980, p. 58.

¹⁶² CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **O trem da seca**: sertanejos, retirantes e operário (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria de Cultura do Estado, 2005, p. 90.

Baturité que avançava pelo sertão. Nesse processo, é possível encontrar o que Maria Stella Bresciani chamou de uma imagem “de produtividade e violência da multidão”.¹⁶³

A presença da multidão de retirantes causa medo aos comerciantes e autoridades locais, devido aos saques e revoltas motivados pela falta de comida e trabalho. Por outro lado, a presença de tal contingente de miseráveis também seria vista como potencial mão-de-obra barata, disponível às grandes obras. Na Estrada de Ferro de Baturité, os conflitos eram motivados principalmente pela rígida disciplina de trabalho e pelo atraso dos vencimentos. Como afirma Tyrone Cândido, deve-se ter em mente que os conflitos dessa natureza ocorriam sob circunstância de grande carência alimentar, assim como de outros recursos materiais.¹⁶⁴

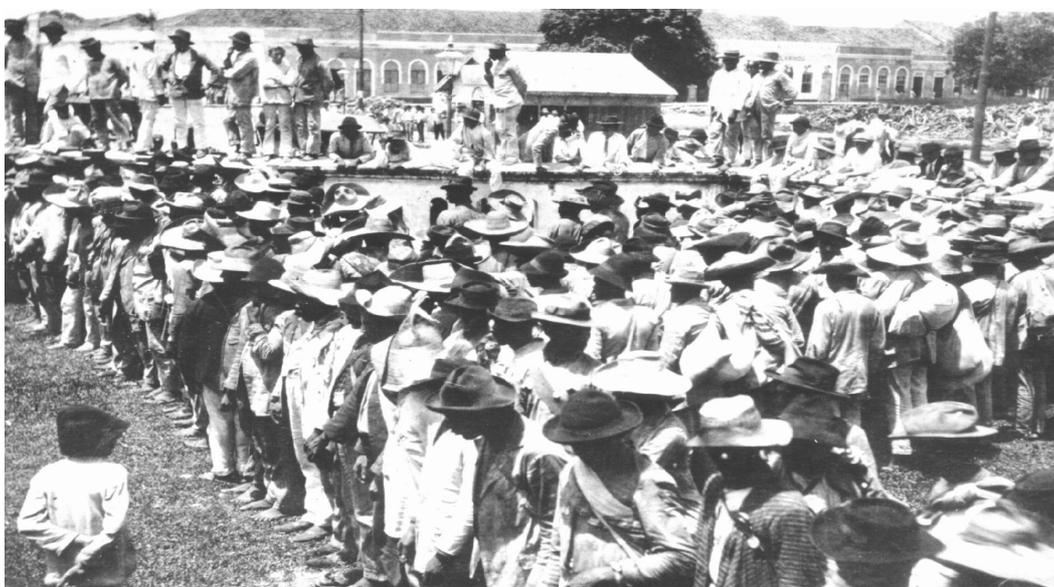


Foto 2 - Retirantes à espera de trabalho em frente à Estação Central no final do século XIX. Fonte: Acervo Museu da Imagem e do Som.

Como se observa na imagem, os trabalhadores se concentravam, em momentos de seca, na frente da Estação Central em busca de trabalho, sendo perfilados, arregimentados e divididos em turmas de trabalho para as obras do prolongamento. Muitos se encontram descalços, carregando apenas a roupa do corpo e alguns pertences

¹⁶³ BRESCIANI, Maria Stella. A cidade das multidões, a cidade aterrorizada. In: PECHMAN, Robert Moses, **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994, p. 12.

¹⁶⁴ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). In: **Trajeto: Revista de História da UFC**, vol. 1, nº 2. 2002, p. 87.

pendurados às costas. Esta espera poderia durar dias, o que aumentava a tensão nas áreas de arremimentação e pagadoria, como a Estação Central.

As obras de prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité são retomadas no início do ano de 1878, no auge da seca. Essas obras se estendem até o ano de 1926, quando os caminhos de ferro finalmente chegam ao Cariri, com a construção da estação do Crato. Durante esse período, foram ainda levadas a cabo as obras da Estrada de Ferro de Sobral, ligando esse município ao porto de Camocim, e as obras da Estrada de Ligação, unindo os troncos da Estrada de Ferro de Baturité à Estrada de Ferro de Sobral, a partir de 1910, sob a denominação de Rede de Viação Cearense (RVC).

No início da Primeira República, a Estrada de Ferro de Baturité compreendia um complexo organizado em divisões, responsáveis pela expansão e manutenção dos caminhos de ferro no Ceará. A ferrovia também esteve nesse período sob um regime de arrendamento, primeiro ao grupo Novis & Porto Cia., depois à empresa inglesa South American Railways. O arrendamento durou até 1910, quando a Estrada de Ferro volta ao controle do Estado, adotando o nome Rede de Viação Cearense (RVC). Por volta de 1900, a Baturité estava organizada e administrada conforme as seguintes divisões:

Quadro 3.1 - Organização e administração da Estrada de Ferro de Baturité.

1º Divisão	2º Divisão	3º Divisão	4º Divisão
Administração central	Tráfego	Locomoção	Via permanente
Diretor	Chefe do tráfego	Engenheiro chefe	Engenheiro Chefe da linha
Secretário	Oficial	Escriturário	Oficial
Escriturário	Escriturário	Oficinas	Linha
Contador	Amanuense	Mestre geral das oficinas	1º e 2º seção
Guarda livros	Praticante	Apontador	Condutor
Oficial	Contínuo	Maquinista da máquina fixa	Mestre de linha
Amanuense	Agente de estação	Jornaleiros	Prolongamento
Praticante	Ajudante de agente	Tração	Engenheiro Chefe
Praticante	Conferente	Chefe do depósito	Engenheiro auxiliar
Impressor	Telégrafo	Maquinista	Auxiliar
Arquivista	Inspetor	Foguista	Oficial
Tesoureiro pagador	Telegrafista	Praticante	Operários
Ajudante de Tesoureiro	Movimento		
Almoxarife	Condutor de trem		
Ajudante de Almoxarife	Fiel de linha		

Fonte: Almanques do Ceará de 1900, 1901, 1902, 1903, 1905. Esse quadro foi construído a partir da análise desses almanques.

Conforme se vê no Quadro 3.1, a Estrada de Ferro gozava de significativa estrutura nos primeiros anos da República. As quatro divisões existentes nesse período demonstram o nível de especialização na ferrovia. Cada divisão correspondia a uma função na Estrada, requerendo determinados ofícios. No topo da hierarquia de cada divisão, os engenheiros ganham destaque, evidenciando o prestígio da profissão.

Na primeira divisão, estas funções da burocracia da Estrada - secretários, escriturários, amanuenses, guarda-livros, almoxarifes, arquivistas e tesoureiros - evidenciam a complexidade da sua administração. Muitos desses servidores pertenciam a setores médios da população que tinham tido acesso a educação formal, sendo a ferrovia um campo de trabalho significativo para essas camadas sociais.

A segunda divisão comportava, em maioria, quadros técnicos responsáveis pela comunicação e controle do tráfego: telegrafistas, agentes, contínuos, condutores de trem e inspetores de tráfego.

A terceira divisão compreendia o setor proletário, onde figuravam os ofícios que faziam a ferrovia movimentar-se. Conhecidos na Estrada como os “homens do trem”, lidavam diariamente com as locomotivas, oficinas e linha férrea. Nas oficinas, são os apontadores, ferreiros, torneiros, serralheiros e soldadores, fundidores e diversos trabalhadores jornaleiros cuidavam da manutenção das locomotivas. No setor de tração, maquinistas, foguistas, guarda-freios e praticantes são os responsáveis pelo transporte de cargas e passageiros. Tinham origem geralmente nessas camadas, tendo aprendido seu ofício na prática, como ajudantes e aprendizes.

Outro setor de concentração proletária era a quarta divisão, responsável pela manutenção da linha e pela expansão dos caminhos de ferro. Reunia grande número de operários, além de técnicos e engenheiros. A maioria desses trabalhadores era recrutada entre a população pobre residente nas imediações dos municípios onde as obras se processavam, sendo considerado o setor com as piores condições de trabalho da rede.

Essa diversidade de ofícios e ocupações teve um impacto significativo nas relações de trabalho. A ferrovia foi para muitos, a concretização da experiência de trabalho de tipo capitalista, baseada na exploração, disciplina do tempo, especialização e hierarquia. Experiência, para a maioria, marcada pela intensa exploração, sujeitos, em muitas ocasiões, a condições de trabalho além de suas forças.

Na virada do século XIX, a Estrada de Ferro de Baturité se constituía como empresa financiada pelo Estado com o objetivo de agilizar o transporte de pessoas e

mercadorias, principalmente algodão. Para cumprir a função de circulação econômica e de transporte, era preciso transformar seus servidores em trabalhadores alinhados às exigências do capital. Isso não se deu sem resistência, sendo os ferroviários uma das categorias mais organizadas, ao longo do tempo, no contexto do mundo do trabalho no Ceará.

Entre os anos de 1880 e 1890, a Estrada de Baturité chega ao sertão central. Paralelo a esse processo, tem início na região norte, a construção de uma via férrea partindo do porto de Camocim, passando pela cidade de Granja e contornando a serra da Meruoca, com destino à cidade de Sobral. No serviço da Estrada, tanto na capital quanto no interior, o trem começava a modificar os hábitos nas pequenas cidades. Os horários das locomotivas, os apitos do trem marcavam um novo tempo. As estações eram ponto de encontro. A chegada do trem era esperada, mudando a rotina das cidades. Em meio a esse processo, começava a surgir uma nova categoria de trabalhadores, os ferroviários, que vai destacando-se no Ceará como um grupo heterogêneo, mas organizado.

No Ceará, o número de trabalhadores ferroviários cresceu principalmente depois da encampação da Estrada pelo Governo Imperial, no final do século XIX, e com o resgate dos contratos de arrendamento da ferrovia nas primeiras décadas do século XX. Organizados em turmas de trabalho, que se estendiam ao longo da linha, fazendo serviços de escavação, terraplanagem, abertura de estradas e assentamento de trilhos, o esforço desses operários tornou real a efetivação da ferrovia no árido sertão cearense.

Conduzidos pela necessidade, muitos desses trabalhadores de origem sertaneja, viram-se na contingência de se sujeitarem a um regime de trabalho marcado por uma nova disciplina do tempo, obedecendo a uma hierarquia e especialização estranha a sua experiência de vida. Essa disciplina de tipo capitalista não foi aceita com passividade pelos trabalhadores, suscitando momentos de conflito e ações de resistência. Uma dessas ações é relatada por Tyrone Cândido, ao tratar do caso do recrutamento de trabalhadores feito pelo engenheiro Julius Pinkas, ao abarracamento da capital.

Ao solicitar, para os trabalhos da ferrovia, 500 operários provenientes dos abarracamentos [...] no dia 20 de julho de 1879 somente trezentos compareceram a primeira chamada ao trabalho, quando foram distribuídas roupas aos novos trabalhadores. No dia seguinte não mais do que do que cem operários compareceram ao trabalho, tendo a

maioria deles retornado, segundo pressupõe o engenheiro chefe, aos seus “primitivos abarracamentos”.¹⁶⁵

Esse episódio dá indícios da resistência dos trabalhadores às duras condições de trabalho vividas nas obras de prolongamento da ferrovia. Ao abandonarem o serviço da ferrovia, esses sertanejos afirmavam sua negação ao regime de trabalho empregado nas obras da Estrada, sendo sua ação combinada dessa resistência.

Durante as obras de prolongamento, novos ramais e estações foram criados, alargando o efetivo da Companhia. Essa expansão dos caminhos de ferro pode ser acompanhada pelo quadro a seguir:

Quadro 4.1 - Estações, posições quilométricas, data das inaugurações.

Estações	Posição (km)	Data da Inauguração
Central	0,00	29 de Novembro de 1873
Matadouro	3,468	06 de Janeiro de 1923
Porongaba (Arronches)	7,559	29 de Novembro de 1873
Mondubim	11,691	14 de Janeiro de 1875
Pajuçará	17,526	24 de Maio de 1918
Maracanaú	21,201	14 de Janeiro de 1875
Monguba	27,004	09 de Janeiro de 1876
Pacatuba	33,570	09 de Janeiro de 1876
Guaiúba	40,388	14 Junhos de 1879
Baú	51,623	14 de Março de 1880
Água-Verde	57,591	27 de Setembro de 1879
Acarape	64,862	26 de Outubro de 1879
Itapaí	72,905	20 de Setembro de 1896
Canafistula	78,893	04 de Março de 1880
Aracoiaba (Canoa)	91,004	04 de Março de 1880
Baturité	100,987	02 de Fevereiro de 1882
Açudinho	110,540	23 de Dezembro de 1921
Riachão	120,016	08 de Dezembro de 1890
Itaúana (Castro)	133,276	01 de Junho de 1891
Cangati	146,477	08 de Dezembro de 1890
Junco	169,804	07 de Setembro de 1891
Quixadá	187,740	07 de Setembro de 1891
Floriano Peixoto (Jaú)	201,435	04 de Agosto de 1894
Francisco Holanda	210,506	27 de Abril de 1919
Uruquê	219,710	04 de Agosto de 1894
Quixeramobim	235,379	04 de Agosto de 1894
Salva Vidas	249,000	09 de Janeiro de 1921
P. de Moraes (Muxuré)	258,187	04 de Julho de 1899
S. de Lacerda (São João)	267,839	04 de Julho de 1899
Senador Pompeu (Humaitá)	287,299	02 de Julho de 1900
Girau	316,837	15 de Novembro de 1907
Miguel Calmon (São Bento)	335,184	03 de Maio de 1908
Afonso Pena (Lages)	362,253	10 de Julho de 1910
São José	382,487	05 de Agosto de 1910
Sussuarana	397,982	05 de Novembro de 1910
Iguatú	413,482	05 de Novembro de 1910
Jaguaribe	423,665	31 de Dezembro de 1922
José de Alencar (S. de Moraes)	433,243	30 de Março de 1916
Varzea da Conceição	445,030	15 de Agosto de 1916

¹⁶⁵ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). In: **Trajetos: Revista de História da UFC**, vol. 1, nº 2. 2002, p. 87.

Continuação do Quadro 4.1

Malhada Grande	450, 360	15 de Agosto de 1916
Cedro	465, 037	15 de Novembro de 1916
Paiano	476, 435	31 de Dezembro de 1922
Lavras	488, 017	01 de Dezembro de 1917
Riacho Fundo	500, 075	07 de Setembro de 1920
Aurora	513, 235	07 de Setembro de 1920
Ingazeira	537, 321	07 de Setembro de 1922
Aurora	513, 235	07 de Setembro de 1920
Ingazeira	537, 321	07 de Setembro de 1922
Crato	550,000	08 de Novembro de 1926
Ramal Maranguape		
Maracanaú - Maranguape	7, 246	14 de Janeiro de 1875

Fonte: MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1923, p. 72. (Transcrito).

O quadro das estações remete à expansão da Estrada em processo mais amplo ligado a circulação de pessoas, idéias, produtos. Pelos trilhos do trem circulavam o algodão, a carne, o couro, o feijão, a farinha, as frutas, o café, como também tecidos, ferramentas, máquinas, objetos de consumo e medicamentos, além de jornais, revistas, livros, almanaques e brochuras, que levavam e traziam idéias de todas as partes do mundo. Por esses trilhos, andavam trabalhadores, histórias de vida, conhecimentos e idéias, entre elas, de contestação, que marcaram uma nova percepção do tempo e da história.

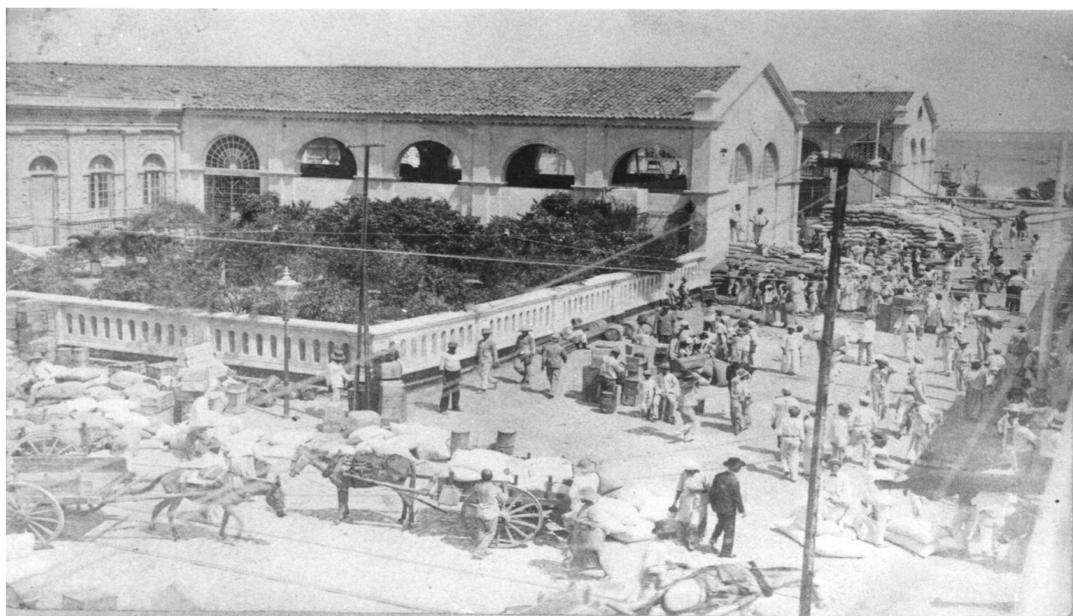
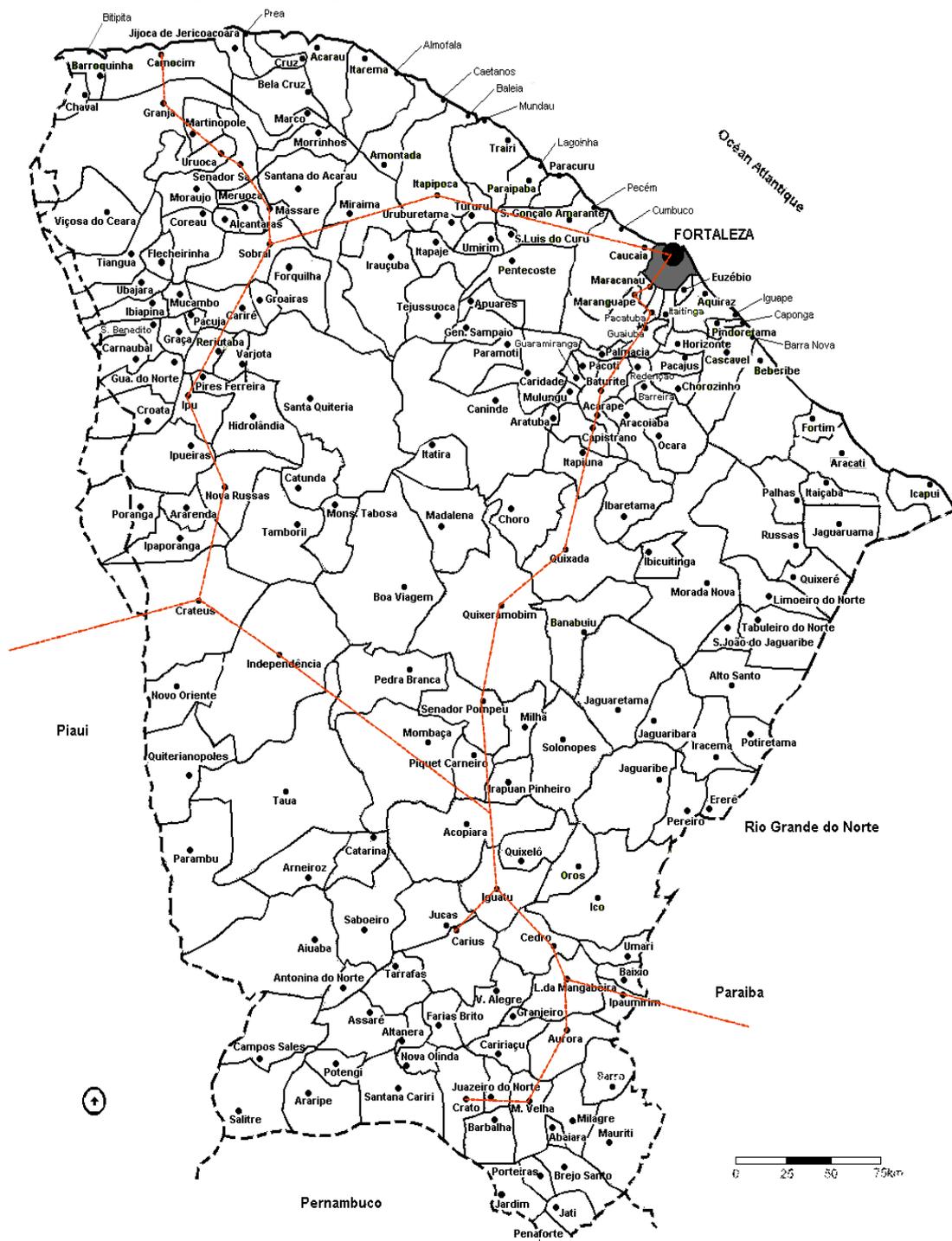


Foto 3 - Área de descarga de mercadorias da Estação Central de Fortaleza no final do século XIX. Fonte: Museu da Imagem e do Som.

A imagem acima demonstra a intensa movimentação motivada pela chegada e partida do trem na cidade de Fortaleza. Pode ser observada a presença de comerciantes, cidadãos e trabalhadores empregados no transporte de mercadorias, evidenciando a extensa rede de relações sociais tecidas em torno da ferrovia na virada do século no Ceará.

Mapa 1.1 - Evolução da linha férrea no Ceará entre 1872 e 1926.



Fonte: Mapa da Rede de Viação Cearense de 1925. Arquivo da RFFSA.

O mapa apresenta o traçado da Rede de Viação Cearense em 1926, quando as obras de prolongamento da Estrada chegam à região sul do Ceará; a mesma imagem retrata também os segmentos da ferrovia que a ligavam a outros Estados da Federação (Piauí e Paraíba).

1.5 A Instalação da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité em 1891.

Essa longa jornada de trabalhos espalhou por todo o estado, um grande contingente de trabalhadores ferroviários, expostos, em sua maioria, a duras condições de vida, tanto na capital Fortaleza quanto nas demais cidades do interior por onde passava a linha férrea. É nesse contexto que surge a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, evidenciada como a primeira organização institucional da categoria dos ferroviários no Ceará, sendo orientada pelos princípios de ajuda mútua, solidariedade, elevação profissional e cooperação entre todos os segmentos da Estrada de Ferro.

As péssimas condições de vida e de trabalho fazem com que os ferroviários busquem no associativismo um meio para melhorar sua existência. A agremiação, fundada em 29 de março de 1891, nas oficinas da ferrovia, denominada inicialmente de Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité,¹⁶⁶ tinha como prioridade “instituir uma associação protectora, com o fim de minorar o quanto possível”¹⁶⁷ as dificuldades enfrentadas pelos ferroviários.

Participaram de sua organização, trabalhadores manuais, técnicos, funcionários da burocracia e dirigentes da Estrada, incluindo o Engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha,¹⁶⁸ que exercia pela segunda vez o cargo de diretor da Estrada de Ferro de Baturité.

¹⁶⁶ Essa é a primeira razão social que figura como título da Sociedade Beneficente dos Ferroviários de Fortaleza. No entanto, a associação, já no seu primeiro estatuto, se autodenomina de Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

¹⁶⁷ Ata de Instalação da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. Fortaleza, 29 de março de 1891.

¹⁶⁸ Ernesto Antônio Lassance era engenheiro e fez parte da comissão de estudos que veio ao Ceará Antes havia exercido funções na Estrada de Ferro Central do Brasil. O que lhe logrou anos mais tarde uma homenagem em 1908, tendo seu nome batizado uma cidade mineira, situada a 263km de Belo Horizonte - MG. No Ceará, também trabalhou nas obras do açude do Cedro em Quixadá, sendo substituído pelo engenheiro britânico Jules Jean Revy. Em 1891, ajuda a criar a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

Segundo a ata de instalação da Sociedade Beneficente, sua criação partiu de um abaixo-assinado dos trabalhadores, sendo a iniciativa acolhida pela diretoria da ferrovia. O episódio de fundação é contado do seguinte modo:

Aos vinte e nove dias do mês de março de mil oitocentos e noventa e um, em um dos compartimentos do edifício das oficinas da Estrada, presentes o Sr. Dr. Diretor Engenheiro Chefe, empregados e operários, um abaixo assinado foi entregue ao Engenheiro Chefe. O mesmo Sr. Diretor em uma breve explanação, expôs os motivos d'esta reunião dizendo que a Administração da Estrada de acordo com os senhores chefes de serviços, tomando e considerando as dificuldades pecuniárias que passa a maior parte do pessoal d'esta Estrada, principalmente nos períodos de moléstias, em que o empregado perde sua gratificação ou salário, quando não pode comparecer ao trabalho, resolveu instituir uma associação protetora, com fim de minorar o quanto possível aquelas dificuldades; que para levar-se isto a efeito bastava que cada um concorresse mensalmente com uma parte ou o todo de um dia de serviço, isto é, os chefes de serviço com uma parte de seu vencimento diário, os empregados de título com um dia de sua gratificação, e os operários e trabalhadores com um dia de seu salário; disse finalmente que submetia a questão a apreciação dos circunstantes, a fim de que cada um desse sua opinião franca e leal.¹⁶⁹

Conforme se observa, a criação da Sociedade Beneficente teve origem tanto no desejo de proteção dos trabalhadores, que ratificaram o abaixo-assinado, quanto na postura paternalista do diretor da Ferrovia. Sua criação também revela a situação de exploração e abandono vivida pelos ferroviários, sendo as doenças, os acidentes de trabalho e a morte traços marcantes da sua experiência. No entanto, cabe questionar: quais as motivações da administração da Estrada de Ferro ao apoiar a criação da Sociedade Beneficente?

A historiografia tem demonstrado que a ligação entre mutualismo e empresa foi mais comum no setor terciário, como portos, bancos e ferrovias. Para Azis Simão, 'As caixas beneficentes de empresa constituíam outra espécie de associação mutuária, adotada por alguns dos maiores estabelecimentos industriais e por ferrovias. Não eram, geralmente associações voluntárias, sendo instituídas por iniciativa dos empregadores e mantidas por descontos compulsórios nos salários e pelas multas aplicadas aos empregados por infrações do regulamento de trabalho'.¹⁷⁰

Em São Paulo, a Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista tinha seus associados filiados compulsoriamente aos quadros sociais da

¹⁶⁹ Ata de Instalação da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. 29 de março de 1891.

¹⁷⁰ SIMÃO, Azis. **Sindicato e estado**: suas relações na formação do proletariado de São Paulo. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1966, p. 161.

organização com descontos em folha. Segundo Tânia Regina de Luca, o desconto compulsório em certos casos, tornava as entidades malvistas pelos trabalhadores.¹⁷¹

No caso da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, ao que tudo indica, a situação foi diferente. Mesmo com a presença de membros da administração da Estrada em sua diretoria, a Sociedade manteve seus quadros sociais de forma voluntária, sendo facultados aos seus associados efetivos direitos iguais. Isso não quer dizer que a presença de membros da administração, incluindo o próprio engenheiro chefe, não tivesse uma dimensão de controle das ações desenvolvidas pelos trabalhadores na Sociedade.

No entanto, o que se evidencia nesse estudo é que as relações existentes na Sociedade comportavam valores e vivências que iam além das iniciativas de controle, sendo a experiência associativa da Sociedade Beneficente uma construção histórica que abrangia diversas expectativas.

Organizada nas oficinas da Estrada de Ferro de Baturité, no início dos anos de 1890, a Sociedade Beneficente tinha grande número de seus associados ligados a esse setor da ferrovia. Nessas oficinas, eram realizados, principalmente, serviços de manutenção nas locomotivas e nos vagões. Lá, muitos ferroviários começaram como ajudantes ou jornaleiros, trabalhando, como se dizia, no chão das oficinas, geralmente, nos serviços mais pesados. Não havia nenhum tipo de qualificação profissional regularizada, sendo o aprendizado feito na observação e orientação dos mais experientes.

Esse setor era largamente utilizado porque as locomotivas necessitavam de adaptação e peças de reposição constantemente. Para diminuir os custos de manutenção, foram criados setores de fundição e carpintaria, ligados a um pátio central, onde torneiros, serralheiros, soldadores, mecânicos e respectivos ajudantes prestavam o serviço de manutenção da chamada via permanente.

Para Célia Calvo, as empresas buscavam criar “trabalhadores que se adaptassem às novas exigências do trabalho ferroviário, que tinha como princípio básico a disciplina pautada no ritmo e na organização das relações de trabalho”.¹⁷² Essa organização fabril era marcada por uma criteriosa divisão do trabalho, sustentada por

¹⁷¹ DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado**: o mutualismo em São Paulo. São Paulo: Contexto, 1990, p. 58.

¹⁷² CALVO, Célia Rocha. Trabalho e trabalhadores da Companhia Paulista de Estrada de Ferro 1890-1925. In: **Revista. História & Perspectiva**, Uberlândia (25 e 26): 261-291, jul./dez. 2001/jan./jun. 2002, p. 264.

uma forte hierarquia, onde contramestres, mestres e engenheiros administravam o funcionamento da ferrovia. Conseqüentemente, esse era também um espaço de concentração de trabalhadores, onde operários de vários setores se encontravam. Circulavam diariamente nas oficinas mestres, carpinteiros, maquinistas, foguistas, guarda-freios, condutores, fiéis de linha e muitos outros trabalhadores, fazendo desse espaço um ponto de articulação entre os diversos setores da Estrada de Ferro. Isso explica o fato de que a maioria dos movimentos e organizações de trabalhadores da ferrovia teve como base social as oficinas da Estrada de Ferro.

Em 1891, a Sociedade Beneficente definia-se como “uma associação de beneficência mútua, tendo por fim promover a cooperação e a solidariedade de todos os empregados da Estrada, no intuito de poderem ser socorridos eficazmente os que invalidarem e auxiliar as famílias dos que falecerem”. Desse modo, reservava-se o papel de unir os empregados da Estrada, promovendo o apoio mútuo sem esquecer a família do trabalhador. Quando um trabalhador se filiava a uma Sociedade de Socorro Mútuo, não o fazia pensando somente na sua segurança individual, sendo a proteção à família um dos seus objetivos.

O medo da morte indigna, do sepultamento coletivo, simbolizado pelo anonimato dos indigentes, era uma sombra que pairava sobre as classes proletárias, tanto quanto o medo da miséria e da fome. O que estava em jogo, na maioria dos casos, era a sobrevivência e o esforço para manter a dignidade e a identidade dos mortos, sendo o rito fúnebre uma trincheira na luta contra o esquecimento dos pobres. Como afirma Fernando Catroga, “será lícito articular o activismo mutualista como o fomento das condições materiais (e simbólicas) necessárias à afirmação da individualidade do morto, tendo em vista a sua sobrevivência na memória dos vivos”.¹⁷³

Visto desse modo, o mutualismo representou uma experiência que transcendia as ações restritas à subsistência, sendo sua prática uma vivência historicamente situada no contexto de uma nova sensibilidade quanto ao papel dos indivíduos e dos trabalhadores na sociedade.

Nos primeiros anos da Sociedade Beneficente, os socorros oferecidos se restringiram ao pagamento de diárias, pecúlios, pensões e auxílio funeral:

¹⁷³ CATROGA, Fernando. **O céu da memória**: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911). Coimbra: Minerva, 1999, p. 88.

§ 1º. Enquanto vivos; auxílios pecuniários quando estiverem impedidos de trabalhar por invalidez temporária ou definitiva motivada por moléstia, desastre ou extrema velhice.

§ 2º. Depois de falecidos, as respectivas famílias:

I Uma contribuição para as despesas de funeral.

II Módicos auxílios mensais.¹⁷⁴

Essas práticas foram recorrentes no século XIX, sendo uma forma coletiva de assegurar interesses particulares. A perda dos vencimentos e o abandono na hora da morte aparecem no estatuto como preocupação central. Na ausência de qualquer amparo legal, somente a solidariedade, ou a caridade ocasional pública ou privada, poderia trazer alguma esperança aos desafortunados. Vistas por esse ângulo, as Sociedades de Socorro Mútuo desempenhavam uma função social de correspondência direta com o cotidiano dos trabalhadores. E isso não foi diferente com os ferroviários. A Beneficente era uma forma de segurança que visava deixar os trabalhadores menos vulneráveis às instabilidades no mundo do trabalho.

Segundo Fernando Catroga, a homenagem através de um enterro digno foi a base de formação de muitas associações beneficentes entre meados do século XIX e início do XX. O medo da “vala comum”¹⁷⁵ e o esforço para garantir a memória dos entes queridos criaram uma consciência que tratava a morte digna como um valor. Essa herança tem raízes profundas ancoradas na religião e na experiência das corporações e irmandades que tinham como uma de suas principais atribuições a formação de pecúlios.

Segundo o estatuto da Sociedade Beneficente, somente os ferroviários associados quites com as mensalidades da Sociedade teriam direito aos benefícios. Entretanto, dependendo da situação, a história poderia ser outra. Identidade e solidariedade poderiam falar mais alto. Como foi o caso do ferroviário Joaquim José de Carvalho, que havia deixado a Sociedade para fazer parte da Caixa Sanitária de Soure, onde se achava em débito. Mesmo não sendo mais sócio Joaquim contou com a solidariedade dos ex-companheiros da Beneficente, que reconhecendo situação de “miserabilidade da viúva e dos filhos do operário falecido”, resolveram auxiliá-los com a quantia de 50\$000 para aliviar seu sofrimento.¹⁷⁶

¹⁷⁴ APEC – Estatutos da Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité. 08 de junho de 1891. Portarias de justiça - Portarias diversas.

¹⁷⁵ CATROGA, Fernando. **O céu da memória**: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911). Coimbra: Minerva, 1999, p. 85.

¹⁷⁶ Ata da sessão de 05 de outubro de 1917.

Segundo o estatuto de 1891, havia duas modalidades de sócios na Sociedade: os efetivos e os titulados. Os efetivos tinham que ser ferroviários, pagarem mensalidade e gozarem de boa saúde. Tinham direito de participarem das assembleias, proporem emendas, votarem e serem votados. Já os titulados, compreendiam “pessoas, que mesmo estranhas ao serviço da Estrada”,¹⁷⁷ contribuíram para o progresso da Sociedade. Esses associados eram reconhecidos por seus diplomas, que poderiam ser de sócio honorário, “conforme o valor e a natureza dos serviços prestados”, e benfeitores, “caso o serviço prestado constituísse um donativo de 500\$000 réis”.¹⁷⁸ Esses diplomas eram encomendados em boas tipografias e feitos em papel de qualidade. A honraria significava reconhecimento e distinção.

Sobre a administração da Sociedade, todos os anos, uma nova diretoria era eleita, sendo composta pelos cargos de presidente, secretário, guarda-livros, tesoureiro e conselho fiscal. Participavam do pleito somente os associados efetivos em dia com as mensalidades. Realizada no mês de dezembro, a eleição marcava o fim do ano social, iniciado com a posse da nova diretoria. O voto era secreto e a apuração se dava imediatamente após o encerramento das urnas.

A solenidade de posse era um momento de honra e conagração, festejado com música, discursos e queima de fogos. Acontecia quase sempre aos domingos e tradicionalmente contou com a presença de grande número de trabalhadores da Estrada de Ferro. Também era comum nesses dias especiais serem convidados representantes de outras Sociedades e membros da administração da ferrovia. Ocasionalmente poderia ser chamado uma autoridade ou o representante de algum jornal, mas o mais recorrente era a presença apenas dos membros da própria Beneficente.

De forma resumida, pode-se dizer que cabia ao presidente a responsabilidade de convocar e presidir assembleias, preparar e apresentar relatórios, assinar diplomas e certidões, além da representação oficial da associação. No entanto, na prática, essas funções eram quase sempre executadas pelo secretário ou pelo guarda-livros da Sociedade. Ao tesoureiro cabia cuidar do recolhimento das mensalidades e balancetes anuais. Completava o núcleo administrativo da Sociedade o Conselho Fiscal, formado por oito membros, eleitos em assembleia; era responsável pela fiscalização dos

¹⁷⁷ Ata da sessão de 05 de outubro de 1917.

¹⁷⁸ Idem.

atos da diretoria e pela sindicância dos pedidos de socorro. O objetivo era tornar mais transparente a administração da Sociedade e evitar abusos por parte dos associados com relação aos pedidos de auxílios, sendo esses somente concedidos aos sócios comprovadamente necessitados. Outra atribuição do conselho era formar comissões, que serviam para diversos fins, como visitar sócios doentes, prestar homenagens nos sepultamentos, organizar orçamentos e elaborar regimentos e estatutos. Exemplo desse tipo de iniciativa pode ser observado na “comissão compostas pelos sócios Dr. Theodorico da Costa Filho, Carlos Augusto de Miranda e José da Rocha e Silva para elaborar os estatutos da Sociedade de 1891”.¹⁷⁹

Nos primeiros anos de existência da Sociedade Beneficente, é possível perceber, a partir dos pedidos de auxílios, as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores. As doenças, que impossibilitavam os ferroviários de exercerem suas funções, estavam entre as principais causas dessas solicitações conforme se observa nas petições:

Petições dos sócios: Raimundo Balbino da Costa, Francisco Antonio de Souza, Germano José, D. A de Souza Costa, Cosme Ferreira Albuquerque e Henrique Pedro da Silva pedindo auxílio à Sociedade, desde que por motivo de moléstia seriam privados de trabalhar e conseqüentemente da percepção de seus salários.¹⁸⁰

Petição em que Dr. Francisco de Paula, residente nesta capital pede para ser-lhe mandar pagar a importância de auxílios a que tinha seu finado marido, Henrique Pedro da Silva, direito como sócio fundador da Sociedade relativamente aos dias 11 a 24 de Abril último, bem como que sejam expedidas as necessárias ordens afim de que seja pago o suplemento aos seus três filhos menores, Maria, Henrique e Raymundo, a datar do dia 25 do mês, data do falecimento de seu referido marido a pensão de que trata o § 2º do artigo 32º dos Estatutos.¹⁸¹

As petições tinham como base os próprios estatutos, que estabeleciam que os pedidos de socorros teriam que ser feitos por escrito, a fim de serem lidos nas reuniões dos associados. Esse fato contribuiu para que muitos associados buscassem instruir-se sobre as normas que regiam a Sociedade, fazendo das petições um argumento utilizado pelos ferroviários e seus familiares para fazerem valer seus direitos dentro da Sociedade.

Nos dois casos apresentados, é interessante observar que o ferroviário Henrique Pedro da Silva figura nas duas petições; numa reivindicando auxílio doença,

¹⁷⁹ Ata da sessão de 29 de março de 1891.

¹⁸⁰ Ata da sessão de 10 de julho de 1891.

¹⁸¹ Ata da sessão de 25 de maio de 1892.

noutra sendo representado pela esposa, que levava à assembléia o pedido de pagamento do seu auxílio funeral, que compreendia o resgate de pecúlio, despesas com enterramento e pensão para os herdeiros. Esse caso, apesar de evidenciar a fragilidade e as duras condições de vida dos trabalhadores da ferrovia, onde a doença e a morte caminhavam, muitas vezes, pela estrada da exploração de classe, demonstra as atitudes e os mecanismos de defesa acionados pelos trabalhadores e seus familiares durante os momentos de dificuldade, fazendo da Sociedade Beneficente um meio de proteção.

Segundo Santiago Castilho, a função básica das Sociedades de Socorro Mútuo era distribuir entre muitos as perdas econômicas que sofreram alguns, em regime de igualdade de direitos e deveres.¹⁸² Mas se o número de pedidos de auxílios se tornasse muito elevados, o que poderia acontecer?

No caso da Sociedade dos Ferroviários, em poucos meses de atividades, já se registravam queixas de problemas econômicos. Os pedidos de auxílio aumentaram numa proporção maior que a arrecadação da Beneficente. Em outubro de 1891, o tesoureiro Sergio Pio pediu a eliminação de diversos sócios por atraso das mensalidades, sendo desligados vinte e oito associados. Segundo seu relato, “si não forem tomadas medidas prontas e enérgicas no sentido de cessação completa do auxílio ao sócio por um tempo determinado, ou redução desta à metade a associação caminhava para a ruína”.¹⁸³

Diante dessa situação, se a Beneficente pretendia honrar seus compromissos, tinha que administrar com sobriedade seu fundo social, já que a receita de um mês não permitia mais que a ajuda a um ou dois doentes e acidentados. Na maioria das Sociedades, esse problema era compensado com a incorporação de novos associados. A máxima “que seja ilimitado o número de membros da Sociedade Londrina de Correspondência”,¹⁸⁴ citada por Thompson, traduz bem a situação da maioria das Sociedades de Socorro Mútuo que sobrevivia das mensalidades e das jóias¹⁸⁵ arrecadadas nas matrículas dos novos associados.

¹⁸²CASTILLO, Santiago. Las sociedades de socorros mútuos em La España contemporánea. *In: Solidariedad desde abajo: trabajadores y socorros mutuos en la España conteporánea*. Madri: Universidad de Complutense, UGT, 1994, p. 2.

¹⁸³ Ata da sessão de 19 de outubro de 1891.

¹⁸⁴ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004, p. 15.

¹⁸⁵ Jóia era a taxa de matrícula cobrada pelas associações para se efetuar a admissão de um novo sócio. Servia como uma renda suplementar, sendo em certas ocasiões dispensadas com o fim de atrair associados. Geralmente era utilizada para pagar serviço ou despesas com material, como a confecção DE diplomas, compra de papel, tinta, entre outros.

Os debates em torno do atraso nas mensalidades foram motivo de divergência no estatuto da Sociedade. Para Joaquim Antonio, “o prazo para a eliminação do sócio atrasado em pagamento da mensalidade deveria ser de seis meses e não três como descritos no regulamento”.¹⁸⁶ Outros sócios defenderam a regra estabelecida afirmando que essa era uma prática comum em várias Associações da cidade. O debate em torno da eliminação de associados envolvia duas questões: a primeira, diz respeito à tolerância, fruto da solidariedade entre os trabalhadores, que buscava adiar ao máximo a eliminação de associados necessitados; a segunda indica que, sem dinheiro, não podem ser mantidos os auxílios. A “eliminação” era tida, desse modo, como um mal necessário à sobrevivência da maioria dos associados.

Entre os ferroviários, havia um consenso sobre o motivo dos atrasos das mensalidades: a pobreza da maioria dos trabalhadores que necessitavam dos serviços da Beneficente, mas não dispunham de meios para se manterem assíduos com o pagamento das mensalidades. Em abril de 1892, a própria diretoria reconhecia que as razões da crise financeira tinham origem na “carestia de vida”.¹⁸⁷ Os trabalhadores afirmavam que a falta de pagamento das mensalidades era decorrente do “quadro atual, que piorou a vida dos ferroviários”.¹⁸⁸ O custo de vida havia aumentado e o salário dos trabalhadores sofria as consequências. A carestia que pauperizava suas vidas, aumentando seus problemas de saúde e sobrevivência, começava a afetar a capacidade da Sociedade de cumprir sua função social de socorrer os trabalhadores.

De modo mais amplo, a falta de investimentos e a escassez de fretes fizeram a ferrovia diminuir suas atividades. A crise econômica dos anos 1890 pode ser observada na Estrada de Ferro de Baturité com base no gráfico do saldo financeiro da ferrovia.

O Gráfico 1.1 aponta para um progressivo déficit financeiro da Estrada de Baturité, que perdurou por toda a década de 1890, sendo os anos assinalados os mais críticos do período. Essa situação guardava relação com os problemas da conjuntura do crescente processo inflacionário, originado pela emissão de papel moeda nos primeiros anos da República.¹⁸⁹ Segundo Benedito Genésio, à medida que a moeda nacional se desvalorizava, as ferrovias tinham que despende uma maior soma de investimentos na

¹⁸⁶ Ata da sessão de 16 de abril de 1891.

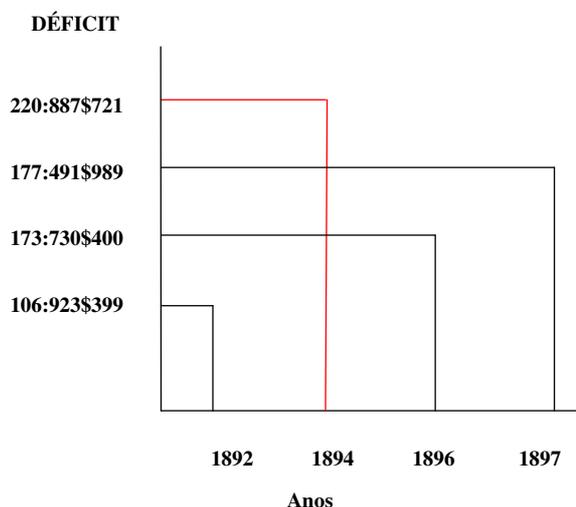
¹⁸⁷ Ata da sessão de 02 de abril de 1892.

¹⁸⁸ Idem.

¹⁸⁹ PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004., p. 218-219.

aquisição de materiais importados, sem que as tarifas acompanhassem o seu custo crescente.¹⁹⁰

GRÁFICO 1.1 - ESTADO FINANCEIRO DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ ENTRE 1892-1897



Fonte: MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1923, p. 73-74; FERREIRA, Benedito Genésio. *A estrada de ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Nudoc, 1989, p. 70-71.

No caso da Estrada de Ferro de Baturité, havia um agravante representado pelas flutuações do preço do algodão, que incidia diretamente no equilíbrio financeiro da ferrovia. Isso acontecia porque “o algodão tinha uma tarifa protegida que era reduzida à medida que o preço perdesse cotação, não ocorrendo o inverso quando subisse o preço”.¹⁹¹ Essa situação levou a uma grave crise financeira na Estrada de Ferro, afetando sua atividade produtiva e as condições de vida dos seus servidores.

O déficit financeiro atingia diretamente a vida dos trabalhadores. Muitos operários do prolongamento são dispensados, aumentando o desemprego e a jornada de trabalho. Como se observa no caso do ferreiro José Paulino, que tem sua história narrada n’*O Combate*:

Que foi neste laborioso viver que em um dia do mez de junho do ano passado recebeu elle, Paulino, uma contusão sobre o pulmão esquerdo, da qual sobreveio-lhe um considerável fluxo hemorrágico. Pobre e sem recursos para tratar-se continuou mesmo assim ao serviço do governo, e que, como era de prever desta falta de repouso, ajudado do calor da forja, resultou que as hemoptyses passaram a se succeder, o organismo, já um tanto gasto pelo

¹⁹⁰ FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: (1870-1930)**. Fortaleza: Nudoc, 1989, p.71.

¹⁹¹ Idem, *ibidem*, p. 72.

trabalho, a se enfraquecer, até que manifestou-se a ptysica que o atirou a um dos leitos da Santa Casa, d'onde, sentindo-se pior, dias depois, tornou a casa da família. Alli, disse ao orador, a penúria era extrema; pelo que foi ter Paulino com o Engenheiro da Estrada a quem contou as suas misérias e os seus sofrimentos de saúde, concluindo por lhe pedir com lagrimas na voz, que, dos noventa mil reis que ganhava, na razão de três mil reis por dia, lhe fizesse a esmola de adiantar a metade para tratar-se que lhe dispensaria a outra metade em favor do governo.

Que a proposta, allias, justa para outro empregado que não um artista, respondeu-lhe muito peremptoriamente o engenheiro que o operário só tinha direito ao dinheiro do governo quando lhe prestava o serviço e que da sua bolsa elle nada lhe podia dar.

Prosseguindo, disse que, nesta condição, José Paulino, um homem honesto e trabalhador, que nunca foi pesado a ninguém, viu-se em um momento coagido a implorar a caridade desta casa que, de facto o socorreu como podia até o dia 25 de novembro, quando rendeu alma ao criador e desabrigou-se da injustiça dos homens.¹⁹²

O exemplo de Paulino versa sobre o abandono vivido pelos ferroviários e demais trabalhadores pobres de Fortaleza na virada do século XIX. As péssimas condições de trabalho, a má alimentação e a falta de descanso, tornavam seus corpos mais suscetíveis a doenças e acidentes de trabalho. No caso do ferreiro José Paulino, sua história trágica é contada pelo jornal *O Combate*, não como uma fatalidade causada por uma doença, mas como o resultado da condição injusta vivida pelos trabalhadores da ferrovia, que, ao adoecerem, tinham que continuar trabalhando para não morrerem de fome. O jornal ainda denuncia a indiferença do engenheiro frente à situação do “*honesto e trabalhador*” artista da Estrada de Ferro. A tuberculose, que joga o ferreiro no leito da Santa Casa, era um mal que atingia principalmente os pobres, premidos pela exploração no mundo do trabalho.

A história de José Paulino indica as razões que levavam muitos trabalhadores ao associativismo. De certo modo, havia uma consciência de que a única forma de mudar esse quadro seria por meio da organização. No mundo do trabalho, os membros do proletariado formam grupos de afinidade, “porque a vida é dura”.¹⁹³

Segundo Richard Hoggart, os membros do proletariado têm a noção muito nítida de que fazem parte de um grupo e da necessidade de assumir uma atitude de cooperação, amizade e boa vizinhança em relação aos outros membros desse grupo. O autor relembra que não à-toa muitas Sociedades e grupos operários do século XIX denominavam-se Sociedade de “Amigos”, como um traço de pertencimento.¹⁹⁴ Para o

¹⁹² **O Combate**. Fortaleza, 05 de abril de 1891. Órgão do Partido Operário do Ceará.

¹⁹³ HOGGART, Richard. **As utilizações da cultura: aspectos da vida cultural da classe trabalhadora**. Lisboa: Presença, 1973, p. 99.

¹⁹⁴ Idem, *ibidem*, p. 97.

caso brasileiro podemos citar, por exemplo, o grupo do jornal libertário *Amigo do Povo*.¹⁹⁵

Havia uma visão largamente aceita e propagandeada entre as mais diversas formas de mobilização proletária de que a vida dos trabalhadores era injusta e que cabia aos próprios trabalhadores mudarem seu destino. A ajuda mútua durante muito tempo esteve entre as principais expressões dessa consciência que enxergava na união e na solidariedade o caminho para uma vida mais digna.

No início dos anos de 1890, os salários continuavam aquém das necessidades básicas e as condições de trabalho permaneciam ruins. Para se ter uma idéia de quão baixos eram os salários, pode-se citar, por exemplo, que um condutor de trem de terceira classe ganhava diárias em torno de 5 mil réis, já um jornaleiro das oficinas ou do prolongamento recebia por volta de 1\$600 à 2\$000 reis por dia. Se comparado, por exemplo, ao preço do pão que chegou a custar nesse período cerca de 600 réis é possível ter a dimensão aproximada das dificuldades enfrentadas.

Esses fatores motivaram conflitos com a diretoria da Estrada de Ferro. Nesse contexto, é deflagrada a primeira greve dos ferroviários cearenses em junho de 1891. Os cinquenta e dois operários das oficinas cruzaram os braços no dia primeiro de junho, reivindicando melhores condições de trabalho. Segundo o jornal *O Combate*:

Os motivos que levaram os dignos operários da Estrada de Ferro a declararem-se em greve foram os mais justos e muito honram os brios daquela classe. O objeto da greve é a demissão do mestre das oficinas com quem todos se julgam incompatibilizados, o aumento de salários e a não adoção da caderneta que o doutor engenheiro chefe pretende admitir.¹⁹⁶

A demissão do mestre das oficinas José da Rocha e Silva, primeiro maquinista da Estrada, por motivo de roubo, o fim da adoção da caderneta de multas e o aumento de salários constituíam a pauta da greve. As acusações contra o mestre geral das oficinas, que era, em outras palavras, uma espécie de contramestre maior da oficina, e a recusa à adoção da caderneta de multas, que visava punir as indisciplinas dos

¹⁹⁵ **O Amigo do Povo** – Foi um jornal de orientação libertária fundado na cidade de São Paulo em 1902. Integravam seu núcleo editorial: Gregório Nazianzeno Moreira de Queiroz e Vasconcelos, mais conhecido como Neno Vasco, Benjamim Mota, Oreste Ristori, Giulio Sorelli, Tobia Boni, Ângelo Bandoni, Gigi Damiani e Ricardo Gonçalves. Esse jornal foi uma das principais expressões no início do século XIX das idéias anarquista em São Paulo, sendo o canal de publicação de obras de autores como Émile Zola. (Ver: TOLEDO, Edilene Teresinha. **Em torno do jornal O Amigo do Povo**: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século. Cadernos AEL, nº 8/9, 1998.

¹⁹⁶ **O Combate**. Fortaleza, 02 de junho de 1891. In: GONÇALVES. Adelaide. **A imprensa dos trabalhadores no Ceará**. Op.cit. p. 105

ferroviários com descontos nos seus salários, e a reivindicação por aumento de salário demonstram a resistência dos trabalhadores aos ditames da ferrovia. Sobre o caso do mestre geral das oficinas, o jornal *O Combate* afirma que

Já nos oferecemos ao Sr. Dr. Lassance a provar todas as ladroeiras praticadas pelo mestre das oficinas, José da Rocha e Silva [...]. Para provar ainda a “capacidade” do mestre que o Sr. Dr. Lassance persiste em querer para nosso chefe, amanhã publicaremos mais algumas rapinagens deste “honradíssimo” empregado. Ainda uma vez pedimos ao Sr. Diretor que nos chame a prova de tudo quanto em desabono da conduta do mestre das oficinas tem sido publicado. O operário que nos julgue!¹⁹⁷

Durante o movimento grevista, os ferroviários contaram com a solidariedade do Partido Operário Cearense, que mediou negociações com o engenheiro chefe Antonio Lassance Cunha. A greve paralisou não só as oficinas mas boa parte do funcionamento das atividades da Estrada, incluindo os trens, com repercussão na cidade.

Chama a atenção nesse caso, a peculiaridade da exigência, por parte dos trabalhadores, da demissão do chefe geral das oficinas José da Rocha e Silva, como uma das pautas de maior destaque da greve. Esse episódio demonstra que os abusos de poder não se restringiam aos níveis superiores da hierarquia da empresa.

A volta ao trabalho se dá nas oficinas sem que suas reivindicações tenham sido atendidas. Entretanto, marca a experiência de luta dos trabalhadores, evidenciando sua resistência.

Participavam da Sociedade Beneficente engenheiros, técnicos, artistas e operários, que partilhavam de modo diferenciado as identidades de associado e ferroviário. Estes vão sendo elementos que tendiam a aproximar os indivíduos com base num lugar social: a Ferrovia. No entanto, os interesses distintos de classe continuam a existir. Operários e engenheiros não participam da Sociedade Beneficente pelos mesmos motivos. Para o trabalhador pobre das oficinas, do prolongamento e da maior parte da Estrada de Ferro, fazer parte da Beneficente significava ter um mínimo de auxílio para si e sua família em caso de acidente, doença, velhice ou morte, sendo a perspectiva de benefícios ampliada com assistência médica, farmacêutica, concessão de empréstimos, cooperativa de consumo e escola de primeiras letras e assistência jurídica a partir de 1916. Para os engenheiros e outros funcionários da ferrovia, participar da Sociedade Beneficente carregava motivações de ordem filantrópica, de controle social, de

¹⁹⁷ **O Combate**. Fortaleza. 04 de junho de 1891. *Apud In*: GONÇALVES. Adelaide. **A Imprensa dos Trabalhadores no Ceará de 1862 aos anos 1920**. Tese (doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2001, p. 105.

benemerência ou mesmo de prestígio ante a Sociedade e seus pares. Essas atitudes nem sempre eram vividas de modo deliberado, podendo ser identificadas como um traço da cultura dos letrados e profissionais liberais do período.

Quando, em 1891, a Beneficente inicia suas atividades os trabalhadores buscavam na organização um alívio material. A proposta da mutual era atender qualquer “empregado da parte em trafego ou prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, tendo ou não nomeação e seja qual for a sua categoria, emprego ou officio”.¹⁹⁸ O apoio do engenheiro chefe Lassance à agremiação chegou a ser descrito como uma “missão filantrópica”,¹⁹⁹ de um espírito elevado. A participação do engenheiro na sessão não foi suficiente para que integrasse a diretoria da Sociedade.

Baseada em valores de cooperação e solidariedade, a Sociedade Beneficente procurava atender os ferroviários da Estrada, incluindo os destacados no interior do Ceará. Essa ampliação foi favorecida pela própria natureza da categoria, que dia a dia transportava cargas e passageiros. Desse modo, as petições²⁰⁰ dos associados e deliberações da Sociedade chegavam às estações e ramais da Estrada de Ferro com certa rapidez.

Entretanto, por Fortaleza ser a sede da Sociedade e concentrar o maior número de sócios, boa parte das decisões eram tomadas no âmbito apenas da capital. Esse fato tendia a favorecer os consociados residentes em Fortaleza. No início da década de 1890, foram pensadas algumas distinções entre os sócios do interior e da capital. Um exemplo dessa diferença pode ser expresso na idéia defendida por alguns consociados de fixar o valor dos sinistros em 80\$000 réis para os sócios da capital e 60\$000 réis para os sócios do interior, fato que deixaria os trabalhadores destacados nas cidades ao longo da linha em desvantagem.

A partir de 1892, a Sociedade Beneficente começou a enfrentar dificuldades financeiras. Os cofres sociais não suportavam a pressão da grande quantidade de pedidos de auxílios. Essa situação pode ser ilustrada pelo tema discutido numa assembléia desse período que dizia:

¹⁹⁸ APEC - Estatutos da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. Portaria de Justiça, 1891.

¹⁹⁹ Ata da sessão solene de Assembléia Geral para a posse de primeira diretoria da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, 26 de Abril de 1891.

²⁰⁰ Todas as petições citadas nesse estudo foram oriundas das atas da Sociedade Beneficente, que se constituem no maior *corpus* documental desta pesquisa. Essas petições encontram-se na forma de fragmentos nas atas da Sociedade, onde eram transcritas, lidas, discutidas e votadas nas suas sessões.

Na sessão tratou-se do mal estado financeiro da Associação motivado pelas solicitações sempre crescentes de auxílios por parte dos associados, solicitações estas que nenhuma relatividade guardam com as fontes de renda da Associação, ameaçando-a conseqüentemente de uma breve e inevitável ruína.²⁰¹

Como se observa, o problema de caixa da Sociedade tinha raízes na grande quantidade de auxílios requeridos e evidencia as necessidades vividas pelos trabalhadores. Essas dificuldades recaíam principalmente sob o auxílio funeral. Um enterro digno poderia custar caro, sendo o valor concedido nem sempre recuperado com a arrecadação das mensalidades. Isso afetava a concessão de socorros de saúde. O auxílio funeral fazia parte da base da Sociedade Beneficente e não poderia ser negligenciado, pois comprometeria os fins da agremiação. Muitos trabalhadores estavam na Sociedade principalmente por conta desse benefício, pois o auxílio funeral não cobria somente os custos com o enterro (como a compra de caixão, velas, coroa e sepultamento), sendo prevista também a concessão de pecúlio aos familiares do sócio falecido na forma de uma pensão.

A categoria de sócio, nas Sociedades de Socorro Mútuo, abrangia o trabalhador e sua família. Alguns associados eram contra a fixação rígida do auxílio funeral, pois temiam o achatamento do valor do benefício. Já a diretoria da Sociedade defendia a fixação do valor dos sinistros. Ainda em 1892, a assembléia geral votou pela fixação do benefício em 100\$00 réis, acompanhando a média praticada por outras Sociedades do mesmo período. Essa medida visava equilibrar as contas da associação. Frente aos problemas econômicos, a Beneficente busca meios para ampliar o número de sócios visando ao aumento da arrecadação de mensalidades. Para incentivar novas matrículas, eram oferecidas dispensa das jóias e a concessão de diplomas. Alguns engenheiros matriculavam-se na Beneficente como sócios dispensados dos socorros, num gesto muitas vezes de caridade.

Essas atitudes filantrópicas guardam relação com valores paternalistas vividos por muitos engenheiros. O que pode ser evidenciado nas palavras do secretário João Salgado, que chegou a identificar as ações do engenheiro Couto Fernandes com relação aos sócios da Beneficente como a de “um pai zeloso do futuro de seus filhos”.²⁰² Entretanto, sabe-se que essas ações também foram acompanhadas de certo controle.

²⁰¹ Ata da sessão de 28 de outubro de 1892.

²⁰² Ata da sessão de 1º de janeiro de 1918.

Como lembra E. P. Thompson, o paternalismo comporta em si mesmo elementos de autoridade e reciprocidade, ainda que de forma desigual.²⁰³

Entre os anos de 1893 e 1894, a situação financeira da Sociedade Beneficente se agravou. Muitos sócios foram eliminados por falta de pagamento das mensalidades e se cogitou diminuir o valor dos benefícios. Surgiram propostas para que as multas aplicadas pela Estrada de Ferro fossem revertidas em benefício da Sociedade. Além das mensalidades, foram promovidas campanhas de cotas para socorrer os sócios mais necessitados. Isso mostra que, sem a solidariedade dos ferroviários, muitos trabalhadores teriam ficado desamparados. O esforço para manter a Sociedade em funcionamento era fruto da consciência de que somente unidos os trabalhadores poderiam manter os socorros em tempos difíceis. Para Ângela de Castro Gomes,

o auto-reconhecimento dos trabalhadores como coletivo só seria possível pela definição do que seriam os seus interesses de classe, o que se realiza através de um discurso capaz de conformar uma identidade que supera a presença dos interesses utilitários.²⁰⁴

Desse modo, a autora afirma que mesmo levando-se em consideração os interesses individuais, no caso das Sociedades de trabalhadores, eram os valores coletivos que permitiam sua existência histórica no tempo.

A partir de 1890, como já dito anteriormente, a Estrada de Ferro de Baturité começou a operar em déficit, que cresceu substancialmente em 1892, 1894, 1896 e 1897. Os custos de manutenção eram altos e a receita arrecadada com os fretes era baixa. O algodão, que, por muito tempo, manteve um preço substancial para o valor dos transportes de carga, passava por um momento de depressão. Já o transporte de passageiro não gerava capital suficiente para manter a companhia. Além do que as obras de prolongamento já não contavam com os mesmos incentivos fiscais praticados pelo governo em períodos anteriores. A conjuntura política e econômica era desfavorável, pois, nesse momento, o país atravessava uma grande crise inflacionária, que atingia as cidades, aumentando o preço dos alimentos. Essa situação pauperizou mais ainda os trabalhadores. Para o governo, a entrada de capitais privados e internacionais poderia aliviar os cofres públicos, sendo uma alternativa de investimento.

Acompanhando essa tendência, em 1898, a gerência da Estrada, exercida pelo Estado, passa do engenheiro chefe Bernardo Piquet Carneiro aos arrendatários, o

²⁰³ THOMPSON, Edward P. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 30-31.

²⁰⁴ GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 3. ed. Rio de Janeiro: FVG, 2005, p. 22.

engenheiro civil Alfredo Novis e seus sócios, os irmãos Possidônio da Silva Porto e o engenheiro Joaquim da Silva Porto. Por doze anos a Estrada de Ferro foi administrada por esse consórcio, tendo, durante a maior parte desse período, gozado de relativo equilíbrio econômico. Tanto que as lembranças de Octávio Memória afirmam:

É justo por em relevo os predicados Moraes do Sr. Coronel Possidônio da Silva Porto, cujos sentimentos generosos e altruísticos, conquistaram, para logo, as sympathias e apreço, do pessoal, desde o mais humilde operário ao mais alto fuccionario.²⁰⁵

As reminiscências de Octavio Memória advogam de modo positivo em favor do período da administração da primeira empresa arrendatária da Estrada. Entretanto, sabe-se que, durante esses anos, praticamente nada mudou com relação às condições de trabalho dos ferroviários da Estrada de Ferro de Baturité, devendo-se relativizar o julgamento do autor citado.

Em 1894, os caminhos de ferro encontravam-se estacionados na cidade de Quixeramobim, sendo alargados até 1900, para o município de Senador Pompeu. Em 1904, o consórcio que administrava a ferrovia adotou a razão social de Novis, Porto & Cia., tendo sua administração perdurado até o ano de 1910, quando o governo rescindiu o contrato.²⁰⁶

A partir 1910, a companhia ferroviária ficou sob a administração da empresa inglesa South American Railways Construction Company. É desse período também o início da construção da Estrada de Ligação (conhecida também como de Uruburetama), responsável pela unificação das Estradas de Ferro de Baturité e de Sobral. Os ingleses comandam a rede ferroviária até 1915, quando o governo resgatou novamente a companhia.²⁰⁷

Efetivamente, por meio dos Decretos nº 7.669, de 18 de novembro de 1909 e 7.842, de 3 de fevereiro de 1910, foi celebrado, no dia 4 de fevereiro desse último ano, o contrato de arrendamento da Rede de Viação Cearense com a South American Railway Construction Company Limited. Segundo o referido documento, que foi transcrito por Octavio Memória, foi estabelecido que a empresa inglesa ficaria responsável pela:

²⁰⁵ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense** Fortaleza: Typ. Commercial. 1923, p. 80.

²⁰⁶ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense** Fortaleza: Typ. Commercial. 1923, p. 77-88.

²⁰⁷ OLIVEIRA, André Luis Frota de. **A estrada de ferro de Sobral**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 1994.

- a) A Estrada de Ferro de Baturité até a estação de Miguel Calmon, compreendendo os ramais de Maranguape e da Alfândega.
- b) A Estrada de Ferro de Sobral e o seu prolongamento, a partir do Ipú, até a estação de Cratheús a medida que fosse sendo construída pelos contractantes e recebido pelo Governo, na forma do contracto a que se refere o Decreto n. 6734, de 14 de Novembro de 1907.
- c) As construções do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, além de “Miguel Calmon” até Macapá, e da Estrada de Ferro de Sobral entre Cratheús e a cidade de Therezina, capital do Estado do Piauí; (1) os ramaes do Icó e do Crato; e finalmente, de uma linha (2) que, partindo de Fortaleza, ou outro ponto mais conveniente, passasse por Uruburetama, ligando aquellas duas estradas.²⁰⁸

Entretanto, ao contrário da projeção de crescimento inscrita no contrato entre Governo e South American, o que se evidenciou ao longo desse período foi o deliberado desrespeito por parte dos ingleses às normas estabelecidas. Acusada de negligência, descaso e falta de investimentos, a empresa inglesa teve sua administração marcada por conflitos entre funcionários e dirigentes da Estrada de Ferro. Entre seus críticos, figuraram indivíduos como o engenheiro Bernardo Piquet Carneiro, ex-engenheiro chefe da Estrada no arrendamento anterior, que, num folheto publicado em 16 de outubro de 1913, sob o título de “O material da Estrada de Ferro de Baturité e as reclamações da South American Railway Construction Company Limited, arrendataria da Rede de Viação Cearense”, faz duras denúncias à administração inglesa. O referido panfleto foi transcrito por Octavio Memória e revela um dos poucos testemunhos existentes dos tempos da South American. Esse texto foi apresentado pelo engenheiro Piquet Carneiro originalmente na Associação Comercial do Ceará dizendo:

[...] Pelas explicações dadas, pelo que acabo de expor penso que nenhuma duvida pode restar sobre o procedimento correcto que tem tido o Governo; e o da digna Companhia só se pode explicar pela falta de recursos para o empreendimento que assumiu, de construir 1.800 kilometros de linhas e satisfazer os compromissos do contracto de arrendamento.

Nem mesmo tem Ella attendido às necessidades do augmento de trafego, augmentando o material rodante na devida proporção.

“Mal administrada, a principio, tarde foi socorrida.

Não havia tempo para reparos no material.

As locomotivas eram as mais sacrificadas; e, se alguma nova chegava, era obrigada a um serviço tal, que em breve precisava também de reparos.

Por falta de espaço, de pessoal e de tempo, encostava-se o material rodante que se estragava e substituíam-se pelo novo que chegava.

Era fatal a consequência, e a vinda de homens competentes, depois de três annos de desregramento, não era mais providencia que podesse estabelecer o equilibrio.

Foi então que surgiu o recurso, de desespero, de obrigar o Governo a custear as despesas do tráfego.

- Mas de que modo?

Pedindo um praso, ou um adeantamento ou um accordo?

²⁰⁸ MEMORIA, Octavio. Op.cit., 1923, p. 82.

-Não.

Assim, no entender da Companhia, o meio de dirimir dívidas com o Governo, é prejudicar aquelles que nada têm com o Contracto, é prejudicar os interesses de um Estado inteiro.²⁰⁹

Na interpretação do engenheiro Piquet Carneiro, a negligência aliada à falta de recursos foram os principais fatores para explicar o decréscimo econômico da ferrovia nos anos de arrendamento à South American, sendo concluído que a empresa causava prejuízo ao bem público.

Já para Octávio Memória, que também foi testemunha desse período, a empresa inglesa, comandada pelo superintendente F. R. Hull e pelo representante da companhia William Huggins, era destituída de “idoneidade moral” por tratar-se de uma empresa que desrespeitava os trabalhadores da ferrovia, administrando sem compromisso com os interesses locais. Sobre o contexto vivido pelos trabalhadores desse período, o autor afirma:

A par dessas incongruências, não cessavam os actos de animosidade dos arrendatários contra os indefesos funcionarios da Baturité que, feridos no seu amor próprio e esbulhados dos direitos que lhes assistiam, recorreram à greve, como meio de lançar o seu protesto contra as oppressões de que vinham sendo victimas.

Esse movimento, aliás de caracter pacifico, teve logar na manhã de 1º de Março de 1912, prolongando-se até o dia 20 subsequente, quando terminou com a volta do operariado ao trabalho e do funcionalismo em geral.

Na tarde desse dia, após essa dilatada paralysação do trafego, circularam o trem de Maranguape e, na manhã do dia seguinte, o mixto do interior.²¹⁰

A greve defendida pelo ferroviário autor evidencia a outra face do período do arrendamento da empresa inglesa, ou seja, o agravamento das condições de trabalho na ferrovia e a resistência dos ferroviários frente a esse contexto. A greve, que dura cerca de 20 dias, deve ser vista como um movimento bastante organizado, já que a maioria dos trabalhadores recebia seus vencimentos baseados em diárias, o que leva a crer que, para a mobilização, deve ter-se criado algum fundo de reserva para manter os trabalhadores minimamente durante esse período. Também deve ser levado em consideração que movimentos dessa natureza poderiam contar com a solidariedade de outras categorias ou grupos sociais, sendo esse apoio significativo para manter o ânimo dos trabalhadores. Sobre esse assunto, é elucidativo o panfleto encontrado, infelizmente anônimo, sobre o apoio à greve de 1912 dos ferroviários, que dizia o seguinte:

²⁰⁹ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense** Fortaleza: Typ. Commercial. 1923, p. 85.

²¹⁰ Idem, ibidem, p. 86.

Aos Briosos da Baturité

A vossa attitude de grevistas pacíficos, diante de uma administração que há muito vem lezando os vossos interesses, é das mais sympáticas.

Justa e nobre é a vossa causa, porque, mal compensados por vosso penoso e obstinado labor, donde tirais o minguido pão quotidiano de vossa subsistência, reclamais justiça, tão somente justiça, lançando esse protesto solene e louvável contra semelhante arbitrariedade que vos opprime e ultraja. Lembra-vos de que sois cidadão livres, e conseqüentemente no pleno gôso das incontestáveis prerrogativas da lei!

Não vedes a atenção geral dos vossos magnânicos conterrâneos, o applauso unânime dos vossos irmãos, que são indiferentes aos vossos clamores?

Não vedes, o apoio valiosíssimo da imprensa livre e independente – a impertérrita defensora dos operários – na cruzada augusta em que vos empenhastes com o objetivo único da restauração dos vossos direitos conspurcados?

Torna-se, pois, necessário, urgentemente necessário, que vos desembarceis dessa situação humilhante, dessa teia atrophiadora que vos suffoca as preciosas energias!

Não vos desalentais jamais na escabrosa, mas civilizadora jornada que tão dignamente encetastes; não recueis um só passo no luminoso itinerário que traçastes com a mais segura e efficaz orientação de homens decididos, mas pacíficos e sensatos.

Continuai, portanto, na inflexibilidade de vosso caráter, na firme, patriótica e inabalável attitude de briosos defensores do fructo de vosso trabalho!

Não tardará muito a bela e esplendida alvorada da realização do vosso ideal, e logo entoareis, jubilosos, o hynno triunphante de vossas aspirações !

Avante!

Março de 1912.²¹¹

O apoio à greve observado no panfleto ressalta a solidariedade entre as classes trabalhadoras e defende a luta pacífica pelos direitos dos ferroviários. O documento também dá indícios de sua origem ao ressaltar o papel da “imprensa livre”, provavelmente falando sobre a imprensa dos grupos ligados à causa dos trabalhadores. Também são exaltadas idéias de uma Sociedade futura que estava sendo construída pela luta dos trabalhadores, dando assim mostra da orientação política dos autores do documento. Desse modo, a greve de 1912 evidencia mais uma experiência vivida pelos trabalhadores da Estrada de Ferro, sendo sua história um significativo exemplo da ação dos trabalhadores frente à exploração do seu trabalho.

Ao que tudo indica, essa mudança na conjuntura socioeconômica teve como consequência o paulatino desaparecimento da Sociedade Beneficente dos Ferroviários. O processo parece ter-se arrastado durante alguns anos, sendo difícil rastreá-lo pelas fontes, que vão ficando cada vez mais escassas para esse período. É difícil precisar quando a Sociedade deixou de funcionar e como essa diminuição foi repercutindo entre os trabalhadores.

²¹¹ Panfleto – *Aos Briosos da Baturité* – Março de 1912. Biblioteca Pública Menezes Pimentel.

Em 1910, há indícios de uma tentativa de soerguer a Sociedade. Reunidos em assembléia, os ferroviários discutem sobre “a necessidade de restabelecer-se esta Sociedade Beneficente,²¹² tendo como orador o consócio Manoel Barbosa Maciel. Nessa ocasião, transcorre a eleição de uma nova diretoria, sendo Heráclito de Sousa Leão (sócio fundador da Sociedade) o mais votado para presidente da associação, com 142 votos dos 235 presentes. Tudo ocorre depois de um abaixo-assinado, com uma comissão composta para reformar o estatuto, com previsão para todas as medidas entrarem em vigor a partir de 1911.²¹³ Entretanto, não encontrei evidências de que essa iniciativa teve continuidade. Apesar da necessidade, os ferroviários tinham muitas dificuldades em manterem a Sociedade funcionando plenamente. De modo geral, as taxas e mensalidades das associações, refletindo a posição econômica e as diversas profissões do período, eram equivalentes a um dia de trabalho. Ainda assim, as condições de existência de muitas agremiações eram precárias, pois quase todo o salário do trabalhador estava voltado às necessidades de alimentação e moradia. Desse modo, a vida muitas vezes efêmera das Sociedades operárias guarda relação com as dificuldades materiais e políticas dos trabalhadores. Na maioria das vezes, funcionando em prédios alugados, tendo que dividir os custos e o espaço com outras agremiações, contando com pouca mobília e quase nenhum recurso financeiro, podendo sofrer intervenção policial em períodos de greve, as Sociedades tinham uma vida difícil. O exemplo da Sociedade Beneficente demonstra algumas dessas dificuldades, porém também é evidência da ação persistente dos trabalhadores ferroviários em se manterem unidos, pois, ainda que fraturada, são claras as tentativas desses em se constituírem como sujeitos coletivos pertencentes a uma associação. Esse esforço para formar uma Sociedade com o fim de proteger e prover certas necessidades dos trabalhadores logrou maior sucesso a partir de 1916, quando a Sociedade Beneficente é restabelecida, sendo esse marco o início de uma nova fase na história da agremiação e do associativismo dos ferroviários.

²¹² Ata da sessão de 18 de dezembro de 1910.

²¹³ Idem.

2 “COM A MÁXIMA MUTUALIDADE E SOLIDARIEDADE” NA CONSTRUÇÃO DOS BENEFÍCIOS

*Trem da vida, trem cansado, correndo atrás de esperança, trem saudosos do passado.*²¹⁴

2.1 A Reorganização da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité em 1916.

No contexto da seca de 1915, foram abertas novas frentes de trabalho para o prolongamento dos caminhos de ferro no Ceará. Nesse mesmo ano, em 25 de agosto de 1915, o Governo Federal rescindiu o contrato de arrendamento da exploração da Estrada de Ferro de Baturité, concedido à empresa inglesa South American Railway. A Estrada de Ferro de Baturité, agora Rede de Viação Cearense (RVC), fora resgatada depois de 17 anos de arrendamento, sendo 12 anos ao grupo Novis e Porto & Cia e 5 anos à empresa inglesa. Isso aconteceu quando a ferrovia voltava a fazer parte do rol de ações contra as secas, sendo suas obras utilizadas como socorro e medida de contenção social ao avanço dos retirantes nas áreas urbanas do estado.

Sobre esse momento, Memória afirma que

O Estado atravessava o período agudo da calamitosa secca de 1915, cujos efeitos sinistros perdurariam na memória de quantos testemunharam essa odysseia de tantolo!²¹⁵ Já Rodolpho Theophilo dizia que, “a seca seguia seu curso, deslocando a população sertaneja, onde cada trem que chegava de Iguatú despejava em Fortaleza centenas de retirantes”.²¹⁶

Iguatu era o ponto final da Estrada e o trem havia-se tornado o principal meio de locomoção da população sertaneja em tempos de seca. A linha férrea servia como caminho, tornando o êxodo sertanejo mais rápido e menos penoso. Diferente do que havia ocorrido durante a seca de 1877, quando não existiam estações no sertão e todo o caminho era feito a pé, fazendo com que muitas famílias perdessem parentes antes de chegar a Fortaleza, agora, com a presença do trem, as chances de sobrevivência tornavam-se maiores.²¹⁷

Entretanto, se a marcha havia-se tornado menos dura, as doenças e a fome massacravam aqueles que buscavam socorro, principalmente em Fortaleza. Em pouco

²¹⁴ XIMENES, Luiz. **Paixão Ferroviária**. Fortaleza: REFSA, 1984.

²¹⁵ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense** Fortaleza: Typ. Commercial. 1923, p. 89.

²¹⁶ THEOPHILO, Rodolfo. **A Seca de 1915**. Fortaleza. Edições UFC. 1980, p. 67.

²¹⁷ RIOS, Kênia Sousa. **Campos de concentração no Ceará**. 2ª. Ed. Fortaleza: Museu do Ceará; Expressão, 2006, p. 13.

tempo, a Seca de 1915 ganhou as ruas da capital, o cenário de desespero envolvia a população pobre do Ceará, fragilizada pelas desigualdades e pela exploração. “Os retirantes estiveram no Passeio Público até se preparar no Alagadiço o futuro ‘abarracamento’, o qual tomou, não sei por quê, nome de ‘campo de concentração’ e o povo batizou de ‘curral’”.²¹⁸

As expressões utilizadas pela população evidenciavam o caráter das ações de socorro do governo. Na palavra do povo, “Campo de Concentração” e “Curral” denunciavam o confinamento, a violência e o tratamento nos abarracamentos, onde os retirantes eram encurralados para não invadirem o espaço público, levando risco à ordem social e à propriedade.

O temor dos saques e a realidade da pobreza pressionavam as autoridades a tomar providências, já que, nas cidades, o risco de conflitos se tornava latente, à medida que se adensava o número de famílias concentradas nas estações ferroviárias e nos arrabaldes dos centros urbanos.

As obras públicas de açudagem e de prolongamento da Estrada de Ferro ganhavam novamente destaque, sendo apontadas como ações de combate aos efeitos da seca. No caso da ferrovia, esses melhoramentos não lograram inicialmente o mesmo peso de outros tempos. Em 1877, “os serviços de construção prosseguiram com a maior celeridade pela superabundância de flagelados que supplicavam trabalho para não morrerem à míngua”.²¹⁹ Já em 1915, em situação semelhante, segundo Theophilo, “o trabalho que davam aos flagelados era diminuto. No prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, o Ministro deu ordem para reduzir o pessoal, despedindo trezentos operários”.²²⁰ Essa decisão motivou a reação da bancada cearense na Câmara, suspendendo a ordem do Ministro.

Na Estrada de Ferro, além dos problemas habituais de péssimas condições de vida e de trabalho, muitos operários enfrentavam a dura rotina do serviço, no prolongamento, espalhados pelo sertão, isolados pela distância e pelo esquecimento das autoridades. O problema do desequilíbrio entre a extensão da ferrovia e a capacidade de manutenção das oficinas também contribuía para agravar a situação. O fato é que a ferrovia havia crescido e o número de trabalhadores não acompanhou o desenvolvimento da Estrada. Essa carência de braços sobrecarregava muitos

²¹⁸ THEOPHILO, Rodolfo. **A Seca de 1915**. Fortaleza. Edições UFC. 1980, p. 54.

²¹⁹ MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense** Fortaleza: Typ. Commercial. 1923, p. 77.

²²⁰ THEOPHILO, Rodolpho. Op. cit., p. 69.

ferroviários, especialmente nas oficinas, no setor de locomoção, envolvendo maquinistas, guarda-freios, foguistas, e na seção de prolongamento, aumentando os riscos de acidentes e doenças em decorrência do trabalho. Nesse contexto, se apresenta a iniciativa de reativar a Sociedade Beneficente para socorrer os trabalhadores da Estrada.

Neste capítulo, é analisado o processo de reestruturação da Sociedade Beneficente e a experiência dos trabalhadores na construção dos socorros. Afinal, como foram implementados determinados benefícios? Que necessidades buscavam suprir? O que orientou a ampliação dos benefícios? Para responder estas questões, são analisadas as expectativas dos associados aliadas a sua experiência material e associativa, tendo em vista as relações de solidariedade e identidade de trabalhador ferroviário.

No dia 3 de março de 1916, um grupo de ferroviários reuniu-se com o fim de criar um serviço de assistência médica para os trabalhadores da ferrovia. A iniciativa nasceu do desejo de reativar a Caixa de Socorros, fundada em 1891, e tinha o apoio de grande parte das divisões da Estrada. O grupo, formado pelos ferroviários Manoel Barbosa Maciel, Arthur de Moura Ramos, Raul Braga, Alfredo Feitosa, Galileu de Alencar, Francisco Esteves, José Xavier de Castro, Clovis Meton de Alencar, José Batista Teixeira, Durval Augusto Dória, Antonio de Sousa Leão e Francisco Rodrigues representava os setores de tráfego, locomoção, via permanente, almoxarife, contadoria e tesouraria. Muitos desses ferroviários haviam participado da instalação da Beneficente no final do século XIX, como foi o caso do chefe de trem Alfredo Feitosa, do Inspetor de locomoção Clovis Meton de Alencar, do ajudante de linha Arthur de Moura Ramos, do escriturário Durval Augusto Dória, do tesoureiro Francisco Rodrigues, do inspetor de tráfego Raul Braga e do agente de estação Manuel Barbosa Maciel.

Segundo Arthur de Moura Ramos²²¹,

O fim da reunião dos seus colegas, tinha por objecto tratar da organização de uma beneficente para o pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, começando por uma “Assistência Médica”, tão útil a agremiação de que fazia parte. Isto seria viável até que com os progressos da nova instituição pudesse soerguer a primitiva “Sociedade Beneficente”, que, de há muito se achava paralisada à falta de fundos suficientes para manter-se e mais ainda a falta de estímulo”.²²²

Dois dias depois, no dia 5 de março, o mesmo ajudante de linha, Arthur de Moura Ramos, entregou um requerimento solicitando o apoio do engenheiro chefe,

²²¹ Sócio fundador da Sociedade Beneficente formada em 1891

²²² Ata da Instalação da Assistência Médica, de 03 de março de 1916.

Henrique Eduardo de Couto Fernandes,²²³ acompanhado das instruções à Assistência Médica. O documento se reportava ao diretor da Estrada dizendo.

Com as bases estabelecidas nas Instruções junto e mais as que possam sugerir o vosso esclarecido espírito, nós, empregados da Estrada de Ferro de Baturité, vimos à vossa presença pedir o vosso apoio e coadjuvação, no sentido de podermos levar a efeito a criação de um serviço medico, permanente, para o pessoal da parte em trafego, da mesma Estrada, instituindo um fundo de reservas para mantê-los sob a denominação de “Caixa Sanitária.”²²⁴

O documento buscava o apoio da ferrovia para a viabilização dos descontos das mensalidades na folha de pagamento. A “coadjuvação” do engenheiro chefe era uma medida prática, mas também pode ser vista como um traço do período, onde não era incomum a participação de trabalhadores e patrões numa mesma agremiação. Por outro lado, a criação do serviço com o nome de *Caixa Sanitária* era uma evidência da necessidade de acesso ao tratamento de enfermidades muito comuns em decorrência do trabalho, além de apontar para uma nova consciência com relação aos cuidados do corpo baseados no saber científico.

O apoio da ferrovia também se traduzia na permissão de uso de algumas dependências da Estação Central. Esse fato contribuiu para o início da reorganização, que contou, a partir de então, com livre acesso para expandir suas atividades, sendo o ponto de partida a construção de um ambulatório médico, mantido pelas contribuições dos ferroviários.

Em junho de 1916, foi nomeada uma comissão para receber “o arquivo da antiga Sociedade, que se achava em poder do Sr. Jenuviano Augusto Pereira”,²²⁵ ex-sócio da Beneficente. A partir de então, a associação voltou a se chamar Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, nome conservado até os dias atuais. Para se ter uma idéia da vontade de afirmar essa continuidade, foi reaproveitado o mesmo livro de atas para a escrita das reuniões a partir de 1916, sendo esse livro composto pelas atas de 1891 às atas de 1925.

Pouco tempo depois, foi aprovado o segundo estatuto da Sociedade Beneficente, sendo confeccionados mil exemplares, na tipografia Minerva, a um custo

²²³ Couto Fernandes, engenheiro maranhense, chegara à ferrovia no período do arrendamento, quando a linha estava estacionada no Município de Acopiara, por volta de 1909. Ao longo dos anos, foi galgando posições na companhia, sendo nomeado seu diretor em 1915, ficando no cargo até 1922. Durante quase todo esse período foi presidente da Sociedade Beneficente.

²²⁴ Ata da Instalação da Assistência Médica, de 03 de março de 1916.

²²⁵ Ata da sessão, de 23 de junho de 1916.

de 120\$000, onde o proprietário do atelier, Sr. Assis Bezerra, “offerecia para o fundo social da Sociedade a importância de ½% sobre todas as quantias que lhe fossem pagas por serviços de impressão frutos da Rede de Viação Cearense”.²²⁶

Os estatutos visavam normatizar as atividades e o convívio dos associados, esclarecendo sobre os direitos e deveres da agremiação e dos sócios. Os trabalhadores foram-se apropriando das normas estatutárias, sendo uma evidência os pedidos de auxílios enviados por escrito a diretoria da Sociedade.

Foi presente uma petição do sócio Francisco Feitosa solicitando o auxílio que lhe faculta o § 4º do art. 7 dos Estatutos, devidamente informa, a qual recebeu o seguinte despacho: “Concedia-se pelo que ficou autorizado o Sr. Tesoureiro a auxiliar o peticionário com a quantia de quinze mil réis mensalmente durante três meses se antes não se apresentar ao serviço.”²²⁷

A presença de engenheiros, técnicos, profissionais especializados e empregados da burocracia na diretoria da Sociedade Beneficente evidencia a presença dos setores mais qualificados nas funções administrativas da Agremiação, como se observa no rol da diretoria no ano de 1917:

Quadro 5.2 - Relação dos Membros da Diretoria de 1917

Nome	Cargo na Estrada de Ferro de Baturité	Função na Sociedade Beneficente
Couto Fernandes	Engenheiro Chefe	Presidente
João Salgado	Escriturário	Secretario
Francisco Rodrigues	Tesoureiro	Tesoureiro
Manoel Barbosa Maciel	Agente especial de 1ª classe	Diretores
Francisco Esteves	Tesoureiro	II
Ignácio B. Nanan	Almoxarife	II
Arthur Ramos	Ajudante de Linha	II
Clovis Meton	Ajudante de Locomoção	II
Alfredo Feitosa	Inspetor de Movimento	II
Dr Luciano Veras	Eng. Chefe de Tráfego	Conselho Fiscal
Dr Álvaro Durand	Eng. Chefe de Linha	II
Dr João Nogueira	-	II

Fontes: Portarias - Livro nº 1 do Pessoal Titulado - 1917 aos anos de 1930. Almanques do Ceará – 1916 e 1917.

Antes de pensar nesse fato apenas como estratégia de controle da livre organização dos ferroviários, argumento que redundava quase sempre numa interpretação

²²⁶ Ata da 1ª sessão de diretoria, de 30 de setembro de 1916.

²²⁷ Ata da sessão, de 05 de setembro de 1917.

dos trabalhadores apenas vítimas das ações dos dirigentes, é preciso observar que esses representantes foram eleitos pelos associados e que a filiação à Sociedade Beneficente era voluntária. O quadro também aponta para certa correspondência entre as funções exercidas na ferrovia e na Sociedade Beneficente. Durante vários anos, por exemplo, diversos tesoureiros eleitos na Sociedade também exerciam a mesma função na Estrada de Ferro. De modo semelhante, podem-se ressaltar os cargos de secretário e guarda-livros, quase sempre exercidos por escriturários e amanuenses da ferrovia. Esse fato, também pode ser mais bem compreendido, se levado em conta o julgamento baseado na lógica de que alguém com experiência na escrituração da ferrovia poderia ter bom aproveitamento na secretaria e escrituração da Sociedade.

Esse período foi marcado por um intenso processo de mobilização, reivindicação e negociação, onde muitas demandas dos trabalhadores foram conquistadas. Fato que pode ser evidenciado pela ampliação dos benefícios baseados nos pedidos dos ferroviários, exigindo, a partir de cartas, petições e abaixo assinados, serviços e socorro, muitas vezes não-disponíveis na Sociedade. A riqueza desse material empírico foi extraída das atas da Sociedade Beneficente, onde fragmentos desses documentos eram transcritos.

Entre 1916 e o final dos anos de 1920, a Sociedade Beneficente foi agregando uma série de funções que ultrapassavam as prerrogativas assistenciais, tornando-se a principal agremiação dos trabalhadores ferroviários do Ceará. Ao longo desses anos, a Sociedade acrescentou a suas funções e ao seu patrimônio os seguintes serviços: caixa de empréstimos, escola noturna, banda de música, farmácia, cooperativa de consumo e assistência jurídica. Essa ampliação, em grande medida, resulta da mobilização dos sócios, que cobravam a criação e a ampliação dos benefícios, assim como em consequência do equilíbrio financeiro proporcionado pela estabilidade da arrecadação das mensalidades, dos descontos em folha de pagamento.

Nesse período, a Sociedade Beneficente é reconhecida como uma instituição de destaque na cidade. Tanto que a Comissão Central de Socorro Público às vítimas da inundação do Vale Rio Jaguaribe chegou a apelar “para os sentimentos humanitários da Sociedade Beneficente para subscrever em benefício das famílias flageladas pela inundação a quantia de 100 mil reis”.²²⁸ Essa prática, bastante difundida em tempos de calamidades, dá mostra da visibilidade da agremiação.

²²⁸ Ata da 1ª sessão de diretoria, de 30 de setembro de 1916.

Para se ter uma idéia desse crescimento, pode-se acompanhar essa evolução dos rendimentos da Sociedade. Nos primeiros meses de funcionamento, o saldo financeiro da Sociedade somou um crescimento de quase 100%, aumentando de 3:672\$501, em outubro de 1916, para 6:993\$741, em julho de 1917.²²⁹ Como demonstra o balancete anual apresentado em 1920, a Sociedade havia ampliado sua receita e seus serviços conforme se observa no quadro a seguir:

Quadro 6.2 - Balancete Anual de Dezembro de 1918 à Novembro de 1919.

Ano 31/12/1918 a 30/11/1919	Valores	Ano 31/12/1918 a 30/11/1919	Valores
Saldo	8:387\$696	Despesas	----
Contribuições dos sócios	12:336\$900	Escola noturna	1:793\$000
Juros sob empréstimos	2:002\$400	Banda de música	3:423\$275
Pecúlios	5:086\$300	Honorário dos médicos	6:600\$000
Donativos	192\$400	Pecúlio de 15 sócios falecidos	4:522\$500
Caixa de música	20\$000	Despesas com medicamentos	1:709\$400
Total da Receita - 30 de novembro de 1919	28:025\$696	Total das despesas	28:025\$696
		Saldo - 30 de novembro de 1919	9:977\$521

Fonte: Atas da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité de 1920.

A assistência médica, englobando honorários e medicamento, somou 8:309\$400, sendo praticamente o dobro do auxílio funeral de 4:522\$500, segundo em termos de valores, indicando mudanças no perfil da Sociedade. Esse percentual se manteve constante até o início dos anos 1930, evidenciando o peso do serviço médico na organização.

Para Ralle, em certos momentos, muitas sociedades sofreram um processo de “medicalização” dos socorros.²³⁰ Para o caso da Sociedade Beneficente, parece ser mais correto afirmar que houve na realidade uma reedição do princípio cooperativista da agremiação do século XIX. A Caixa Sanitária nasceu com o intuito prestar socorro médico aos ferroviários e reorganizar a Sociedade Beneficente. O serviço médico foi um meio, não um fim. No entanto, representava uma demanda dos trabalhadores ferroviários que apoiaram a instalação da Sociedade.

Para Lina Rodrigues de Farias, o estudo da ciência sanitária moderna e a penetração do saber médico em diversos meios sociais, no início da República, foram,

²²⁹Ata da 2ª sessão de Diretoria, em 1º de dezembro de 1916, e Ata da sessão de 5 de setembro de 1917.

²³⁰ RALLE, Michel. A função da proteção mutualista na construção de uma identidade operária na Espanha (1870-1910). In: **Cadernos AEL. Sociedades Operárias e Mutualismo**. Campinas: UNICAMP, 1999, p. 29.

em grande medida, motivados pelas epidemias que afligiram as cidades mais populosas do país na virada do século XIX para o XX, sendo a varíola e a febre amarela as doenças mais combatidas pelas ações públicas do Estado.²³¹

Nas Sociedades de trabalhadores se evidencia um esforço crescente para a incorporação de serviços médicos. A falta de hospitais, os problemas de saúde causados em decorrência das más condições de vida e de trabalho e a maior difusão do saber médico fizeram com que muitas associações contratassem médicos e montassem consultórios em suas sedes. Esses, geralmente, compreendiam uma pequena sala dotada de poucos instrumentos, onde se faziam consultas, prescreviam receitas e eram prestados os primeiros socorros.

Ainda sobre o quadro citado, este também aponta para a criação de um serviço de empréstimo, de uma banda de música e de uma escola noturna, o que demonstra uma vida social que transcendia os aspectos assistenciais propostos inicialmente. No caso da banda de música, a compra de instrumentos dá indícios dos momentos festivos vividos na Sociedade Beneficente, onde, normalmente, os músicos e alunos se apresentavam.

Para Hardman, a valorização do lazer saudável e da instrução como emancipadora dos homens guarda relação com o desejo de “respeitabilidade” presente entre muitas das associações de classe da virada do século.²³² Apesar do isolamento social imposto aos trabalhadores pobres, havia uma vontade de mostrar civilidade ante a sociedade, sendo a educação e a disciplina moral um aspecto de destaque no mundo associativo. Desse modo, os bailes, as festas, as bandas formadas por trabalhadores e as salas de aula integravam a vida associativa do universo familiar e de camaradagem vivida nas sociedades.

A Escola Noturna aponta o esforço da Sociedade no sentido de promover a instrução dos trabalhadores ferroviários e seus familiares, constituindo um benefício de destaque na história da Beneficente.

Outro aspecto de relevo é a filiação voluntária ao longo da história dos ferroviários na Beneficente, nem sempre comum entre as mutuais organizadas em ferrovias. Apesar das contribuições reguladas a partir de descontos em folha, esse

²³¹ FARIAS, Lina Rodrigues, O instituto de higiene: contribuição à história da ciência e da administração da saúde em São Paulo. In: **Revista PHYSIS. Saúde Coletiva**. Rio de Janeiro, 9(1), 1999. p. 180.

²³² HARDMAN, Francisco Foot. **Nem Pátria, nem Patrão! (vida operária e cultura anarquista no Brasil)**. São Paulo. Brasiliense. 1983, p. 49.

procedimento não foi implantado de forma compulsória, sendo realizado com o consentimento dos trabalhadores. A ação visava garantir a continuidade dos socorros e benefícios destinados aos sócios da agremiação.

As palavras Socorro e Benefício no âmbito associativo por muitas vezes se confundiam, sendo usadas como sinônimos. Os estatutos da Sociedade Beneficente dedicavam, na sessão “dos benefícios da sociedade”, todos os serviços a que tinham direito os associados, não fazendo distinção entre eles. Entretanto, observa-se que a palavra “socorro” geralmente era atribuída ao provimento de necessidades urgentes que comprometiam a integridade e a dignidade do trabalhador, sendo exemplos o pagamento de pecúlio, sinistro, diária e assistência médica. A expressão “benefício” foi ganhando conotação mais fluida, abrangendo desde a possibilidade de empréstimos e assistência jurídica ao fomento da instrução, escola de música e biblioteca, entre outros.

2.2 A Prática dos Benefícios

A mutualidade se caracterizou ao longo do tempo como experiência coletiva. Por essa razão, o estudo das Sociedades de Socorro Mútuo tem analisado essas vivências levando em consideração as especificidades presentes nos seus grupos de origem. Esse argumento contribuiu para a percepção da heterogeneidade das Associações, que se organizavam, por exemplo, em torno de laços étnicos, profissionais, religiosos ou de local de moradia.

Entretanto, se, na maioria dos estudos, a classificação das sociedades com base nos critérios de recrutamento de associados tem sido largamente utilizada na análise da história do mutualismo, o mesmo não acontece com os socorros. Isso porque os auxílios são na maioria dos casos apenas citados ou descritos de forma indiscriminada, como se todos os benefícios oferecidos em todas as sociedades fossem iguais, independente de cada associação. Nesse aspecto, percebe-se uma ausência de estudos que levem em conta a historicidade dos benefícios. Silva Jr., no estudo sobre o mutualismo no Rio Grande do Sul, afirma que a historiografia estava mais interessada no caráter mútuo do que na condição dos socorros.²³³ O que significa dizer que os socorros têm história e que a experiência das sociedades não pode ser separada da construção dos benefícios.

²³³ SILVA JR., Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorro mútuo**: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940). Porto Alegre. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 148.

No caso dos ferroviários do Ceará, observa-se que participaram ativamente da construção dos auxílios e benefícios da Sociedade, sendo a experiência dos socorros um aspecto central para a compreensão das relações de sociabilidade e trabalho na Agremiação. É analisada nesta seção a constituição dos benefícios: assistência médica e farmacêutica, caixa de empréstimo, escola de primeiras letras, assistência jurídica, cooperativa de consumo e criação da caixa de seguros da Sociedade.

No século XIX, a forma mais comum de socorro eram os sinistros, as diárias e os pecúlios, voltados para a concessão de auxílios em dinheiro, pagos em caso de morte ou doença. Ralle chamou de “indenização da jornada”,²³⁴ o pagamento feito pelas sociedades com relação aos dias que o trabalhador ficava sem seus vencimentos.

Isso não quer dizer que não houvesse agremiações mais estruturadas, que dispunham de escolas e outros benefícios. No entanto, de modo geral, poucas associações tinham condições de sustentar vários benefícios.

Em Fortaleza, durante o século XIX, o serviço médico aparecia de forma secundária, mais como uma perspectiva do que como uma realidade. O caso da Sociedade Beneficente Portuguesa Dous de Fevereiro expressava bem esse momento, quando prometia “fundar um hospital para atender seus associados assim que as possibilidades permitirem”.²³⁵

Essa situação começou a se modificar no início do século XX, quando algumas Associações ampliaram seus benefícios. Esse foi o caso Sociedade Beneficente Fênix Caixeiral, prestando assistência médica, com um “Posto Profilático” e consultório dentário, além de uma escola e uma biblioteca. Casos assim foram mais comuns em sociedades mais antigas, que haviam conseguido construir algum patrimônio e dispunham de sede própria.

Segundo Decca, entre o final do século XIX e o início dos anos 1930, “o operariado melhor situado economicamente se beneficiava das sociedades de auxílio mútuo e associações beneficentes para obter assistência médica, sendo a Santa Casa ainda o hospital mais procurado pela população pobre em geral”.²³⁶

²³⁴ RALLE, Michel. A função da proteção mutualista na construção de uma identidade operária na Espanha (1870-1910). In: **Cadernos AEL. Sociedades Operárias e Mutualismo**. Campinas: UNICAMP, 1999, p. 29.

²³⁵ APEC - Estatuto da Sociedade Beneficente Portuguesa Dous de Fevereiro. 1872. Portarias de Justiça – Portarias Diversas.

²³⁶ DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 40.

No Ceará, a Santa Casa também era o hospital mais utilizado pela população pobre. Entretanto, a pesquisa demonstrou que as Sociedades de Socorro Mútuo locais prestavam auxílios a diferentes segmentos das classes proletárias, não se restringindo aos setores mais qualificados. Exemplo dessa afirmativa pode ser encontrado no caso dos operários diaristas da Estrada de Ferro de Baturité que ocupavam o posto mais baixo nas colocações da ferrovia e mesmo assim participaram ativamente da Sociedade Beneficente dos trabalhadores da Estrada. Para Lourenço, a assistência médica prestada pelas Sociedades Mutuais era o tipo de socorro que tendia a crescer na preferência dos trabalhadores, devido à legitimação que o saber médico foi acumulando ao longo do tempo.²³⁷

No caso dos ferroviários, a Caixa Sanitária visava prover as necessidades médicas dos sócios da mutual e seus familiares, incluindo consulta, acompanhamento clínico e atendimento domiciliar. Para cumprir esse exercício, foi contratado um profissional médico, encarregado de cuidar do ambulatório montado nas dependências da Estrada. O Dr. Eduardo Salgado atendia os associados conforme uma lista de solicitações depositada numa caixa colocada do lado de fora do consultório, sendo grande a procura pelo serviço. Provavelmente por essa razão, a Sociedade apelava para o bom senso dos associados para;

Não utilizarem-se dos favores que lhes são facultados pela “Caixa Sanitária”, si não em casos que não possam ser resolvidos, pela medicina doméstica bem compreendida. Paragrapho terceiro. Observarem, do mesmo modo, o que for estabelecido nas presentes instruções, quanto ao horário e a forma de fazerem as suas consultas.²³⁸

Como se observa, devido, certamente, à grande procura e a diminuta capacidade de atendimento, a Sociedade tentava racionalizar as consultas, incentivando os associados a procurarem a Assistência somente em casos de maior gravidade. Também chama atenção, a questão da valorização da “medicina doméstica” como recurso no tratamento de doenças, o que demonstra a convivência da tradição dos remédios caseiros, a base de chás, raízes e folhas, com o saber médico.

Com relação aos direitos dos associados, o Regulamento da Assistência Médica estabelecia que:

²³⁷ SILVA JR., Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorro mútuo**: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940). Porto Alegre. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 157

²³⁸ Instruções para a Assistência Médica do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. *In*: **Ata de Instalação da Assistência Médica**, 03 de março de 1916.

Artigo nono. O contribuinte e pessoas de sua família poderão comparecer à presença do médico, no consultório instalado, em uma dependência do Escriptorio Central, nos dias úteis, de oito e meia às nove e meia horas.

Artigo décimo. Em casos de força maior e de reconhecida gravidade, como sejam: accidentes, febres e outros que privem, em absoluto, o doente de comparecer às consultas ordinárias, então, será o médico avisado por escripto, com indicações completas da residência da pessoa a medicar-se, ou pessoalmente pelo interessado da mesma.

Artigo décimo primeiro. Os chamados não urgentes serão atendidos, sempre que, por escriptos e com as recommendações do artigo décimo, forem depositados em a caixa que será collocada na porta do consultório, documentos que serão arrecadados no mesmo dia ou no dia seguinte, à hora das consultas.

Artigo décimo segundo. Os contribuintes do interior terão de uma a duas visitas mensais, podendo, durante o intervalo dessas visitas, fazerem, sempre que necessitarem, suas consultas, por escripto, ao medico assistente.

Artigo décimo terceiro. Em casos extraordinários, como sejam: partos e os que ficam previsto no artigo décimo, o contribuinte do interior deverá dirigir-se ao medico assistente, por intermédio da Administração da Estrada.

Artigo décimo quarto. Logo que permitam os fundos da “Caixa Sanitária”, será mantido um serviço pharmaceutico para attender de modo mais conveniente e econômico, o aviamento das receitas medicas.²³⁹

A disponibilidade de atendimento clínico aos sócios e familiares demonstra o alcance dos socorros, que, na maioria das vezes, buscavam proteger também os parentes mais próximos do associado, tidos como uma extensão dos seus direitos. É possível observar também os males considerados graves, os “accidentes e as febres”, uma constante no universo de trabalho da ferrovia. A possibilidade de consultas e visitas domiciliares, em casos de maior gravidade, estendia o conforto colocado à disposição dos trabalhadores associados.

O Regulamento também revela aspectos do funcionamento da Sociedade: pedidos em forma de bilhetes na caixa na porta do consultório e o atendimento dos contribuintes do interior. Nesse último caso, cabe ressaltar as dificuldades desse atendimento nas obras do prolongamento da Estrada. A falta de estrutura, a pouca disponibilidade de profissionais médicos e o isolamento das pequenas cidades acabavam dificultando o acesso desses ferroviários ao benefício da Assistência.

Em 1917, a Assistência ganhou o reforço de dois médicos, Eliezer Fonseca e João Hippolyto,²⁴⁰ ampliando o acesso ao serviço clínico e ambulatorial. Já em 1920, foi aprovado o segundo Regulamento da Assistência Médica. Semelhante ao aprovado

²³⁹ Instruções para a Assistência Médica do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. *In: Ata de Instalação da Assistência Médica*, de 03 de março de 1916.

²⁴⁰ Os Drs. Eduardo da Rocha Salgado e Eliezer Studart da Fonseca também atendiam no Consultório do Centro Clínico, localizado na Praça José de Alencar, 130. Já o Dr. João Hippolyto de Azevedo e Sá medicava além da Beneficente, no Consultório da Farmácia Theodorico, localizada na Rua Major Facundo, 120. – Fonte: **Almanaque do Ceará de 1920**.

em 1917, aprimorando o serviço clínico. Sobre os casos considerados de maior gravidade, o Regulamento dizia:

Art. 7º - Quando pela gravidade da moléstia ou outras circunstancias, a juízo do médico assistente, se acha o doente impossibilitado de tratar-se no seu domicilio, poderá a Directoria, com aquiescência do mesmo e da sua família, outra em acordo com a Santa Casa de Misericórdia ou outro estabelecimento conseguirem, para recebê-lo e proporcionar-lhe o necessário conforto durante a sua medicação.²⁴¹

Outra mudança significativa deveu-se ao detalhamento dos direitos e deveres dos médicos que serviam à Sociedade. Segundo o novo regulamento:

Art. 10º - Aos médicos contratados para a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité cabe o dever de atender com a máxima mutualidade e solidariedade as consultas pela forma estabelecida no presente Regulamento.

Art. 11º - Quando no exercício de suas funções venham a notar irregularidades que directo ou indirectamente possam desvirtuar as disposições do regulamento às consultas e visitas dos domicílios, poderão os médicos, por escrito, dirigir-se à Directoria da Sociedade, para tomar providências em tempo.

Art. 12º - O médico perderá os seus ordenados ao todo ou em parte, nos seguintes casos:

§ 1º - Quando se afastar dos serviços da assistência médica mantida, pela Beneficente, sem previa comunicação à Diretoria da mesma Sociedade.

§ 2º - Quando deixar de atender aos chamados urgentes, ou de comparecer ao consultório, salvo motivos de força maior, que deveras chegar até conhecimento da Diretoria em tempo de poder sanar a falta, indicando um substituto provisório.

Art. 13º - Até ulterior deliberação, será abonado, a cada médico contratado pela Beneficente, um ordenado de R 300\$000 mensais e uma gratificação de (R100\$000) a juízo da Directoria.

Art. 14º - A Directoria da “Sociedade Beneficente” poderá modificar, remodelar, temporariamente os serviços da assistência médica, quando julgar conveniente e a bem dos interesses dos associados, resoluções que serão apresentadas na primeira sessão de Assembléia Geral Extraordinária que se venha a convocar de conformidade com o § 2º do art. 45 dos Estatutos em vigor. Secretaria da Sociedade Beneficente do Pessoal.²⁴²

Desse modo, pode-se inferir que a Assistência Médica foi, ao longo do tempo, possibilitando o alargamento do seu atendimento, tendo como um de seus pressupostos a normatização profissional dos médicos da agremiação. Também pode ser percebido, a partir do Regulamento, um esforço para tornar a Assistência mais próxima da realidade da maioria dos associados, sendo uma evidência dessa iniciativa as visitas domiciliares em casos de enfermidade grave.

²⁴¹ Regulamento da Assistência Médica. *In*: Ata da sessão de 26 de janeiro de 1920.

²⁴² *Idem*, *ibidem*.

No entanto, a Assistência Médica não se resumia às consultas. Na prática, esse benefício foi sendo construído conforme as necessidades cotidianas dos trabalhadores ferroviários.

Com o tempo, os pedidos de auxílio foram-se mostrando abrangentes, variando desde o pagamento de despesas na Santa Casa, custos com consultas particulares, cirurgias, curativos, viagens, até a compra de próteses, como se observa nas solicitações abaixo:

Para Manoel Barbosa Maciel que vem prestando valiosos serviços a Sociedade desde seu início como esforçado director: Ficando resolvido que se lhe fosse entregue como auxílio à sua viagem do Rio de Janeiro onde vai submeter-se à tratamento urgentíssimo de saúde [...] ²⁴³

Foi submetida à deliberação do conselho, uma conta da Santa Casa de Misericórdia relativa ao tratamento dos sócios Roberto Pereira da Silva, Francisco Olympio de Araújo e Luiz Correia, no total de 343\$800 [...] ²⁴⁴

Requerimento de Acrísio Roque solicitando um auxílio de quatrocentos mil reis para aquisição de uma perna mecânica. ²⁴⁵

Aprovado o pedido do consócio José Severiano de Oliveira no valor de 480\$000 para pagar a conta de serviços médicos prestados na Santa Casa de Misericórdia por sua internação, no período de 3 de janeiro a 20 de fevereiro do 1927. ²⁴⁶

O consócio João Abreu do Nascimento, pedindo ser levado também a conta de serviços médicos, a quantia de 300\$000 paga ao Dr. Hermógenes Pereira, por uma operação a que o mesmo consócio foi submetido. ²⁴⁷

A partir dos pedidos citados, é possível perceber o contexto material vivido pela maioria dos ferroviários e suas necessidades de saúde. O auxílio para a compra de uma perna mecânica diz das sequelas dos acidentes de trabalho, do abandono na invalidez, além da esperança depositada pelos trabalhadores no apoio da Beneficente. O caso dos sócios Roberto Pereira da Silva, Francisco Olympio de Araújo, Luiz Correia, José Severiano de Oliveira evidencia a debilidade física e a falta de dinheiro como uma constante do mundo dos trabalhadores pobres e suas dificuldades cotidianas. Já no caso do pedido de auxílio viagem para tratamento no Rio de Janeiro, observam-se as limitações locais e o esforço para prover o quanto possível as necessidades dos sócios.

A questão que se apresenta é: como os auxílios se tornaram tão diversificados? Uma razão para essa ampliação é o costume cultivado na Sociedade de discutir os pedidos de auxílio em assembléia. Essa prática fazia com que mais sócios se envolvessem nas discussões, o que contribuiu, em muitos casos, para a aprovação de

²⁴³ Ata da sessão de 22 de novembro de 1921.

²⁴⁴ Ata da sessão de 10 de novembro de 1924.

²⁴⁵ Ata da sessão de 06 de setembro de 1924.

²⁴⁶ Ata da sessão de 30 de maio de 1928

²⁴⁷ Idem.

diversos auxílios. Outro motivo desse alargamento são os pedidos de socorro para familiares dos ferroviários associados, pois a proteção à família sempre esteve entre os preceitos da Beneficente. Os pedidos de auxílio médico e farmacêutico foram os mais utilizados por familiares, sendo recorrente a presença das esposas dos trabalhadores em muitas dessas solicitações. Alguns desses auxílios podem ser observados nos vários pedidos assinalados nas reuniões de assembléia, sendo exemplos:

Requerimento de Pedro Alexandrino de Souza, guarda chaves da estação de J. de Alencar, pedindo que a Sociedade lhe garanta a importância de sessenta mil reis (60\$000) mensais, afim de pagar as mensalidades do tratamento de sua senhora, internada na Santa Casa de Misericórdia.²⁴⁸

Memorandum de Francisco Cornélio Medeiros, agente de Orós, pedindo informação sobre si a Sociedade pode emprestar-lhe quantia de hum conto e quatrocentos mil réis (1:400\$000), para pagar débitos provenientes de medico e pharmacia, despesas feitas com sua senhora que se acha há dois annos quase paralytica e precisando de continuar o seu tratamento.²⁴⁹

Requerimento do consocio Hermógenes Januario de Lima, pedindo um auxilio para fazer face a despesas extraordinárias relativas ao tratamento de sua esposa, que precisa submitter-se a delicada operação cirúrgica, encontrando-se o peticionário sem recursos.²⁵⁰

Como se observa nas petições e memorandos, os pedidos de auxílio médico para parentes foram uma prática entre os ferroviários, sendo requeridos conforme a necessidade vivida pela família do sócio. Por essa razão, entende-se por que os benefícios da Assistência Médica foram ficando mais dilatados ao longo do tempo, pois buscavam atender necessidades que iam além do mundo do trabalho. Por outro lado, a conta de internação da Santa Casa, as despesas com os remédios e os custos de uma cirurgia apontam para uma gama variada de situações discutidas pela Sociedade em suas reuniões. Tudo isso fez com que a Sociedade fosse ampliando suas atividades, espalhando seus benefícios ao longo da linha férrea.

Essas solicitações começam a ficar mais comuns a partir da reestruturação da Sociedade, ganhando mais espaço nas assembléias ao longo do tempo. Assim, as petições vão-se configurando como uma escrita associativa dos diretos assegurados pela Sociedade, como se pode observar no exemplo abaixo que:

Foi presente uma petição de Abílio Soares de Oliveira que, achando-se no caso de art. 7º § 4 dos Estatutos da Sociedade como provou com attestados do médico Dr. Eduardo Salgado, pedia a mensalidade a que tinha direito; foi-lhe arbitrada a mensalidade de quinze mil reis durante três meses incluindo o mês de Novembro findo.²⁵¹

²⁴⁸ Ata da sessão de 20 de agosto de 1925.

²⁴⁹ Idem.

²⁵⁰ Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.

²⁵¹ Ata da sessão de 1º de dezembro de 1916.

A petição do trabalhador Abílio Soares de Oliveira demonstra como os ferroviários vão incorporando os códigos da escrita na sua prática associativa. Utilizando o estatuto como argumento e o atestado médico como prova da impossibilidade de trabalho, Abílio Soares de Oliveira fundamenta seu pedido, reivindicando, dentro das normas estabelecidas, a concessão das diárias por tempo de afastamento, o que fez com que sua solicitação fosse aceita prontamente. Infelizmente, um mês depois, Abílio Soares de Oliveira faleceu num leito da Santa Casa, sendo concedido pela Sociedade 41\$000 para o seu funeral e 260\$000 de pecúlio para sua família.²⁵²

Ressalta-se ainda a participação de mães e esposas, reivindicando pecúlios, auxílio funeral e atendimento médico para os filhos e maridos. Como o requerimento de Dona Maria Aurélia Esteves solicitando o pagamento do “pecúlio a que se julga com direito pelo falecimento do seu marido Francisco Esteves, contador da Sociedade”.²⁵³ Essa participação foi regularizada com a criação, em 1928, da categoria de sócio contribuinte, que incorporava membros da família aos quadros da Beneficente.

No início dos anos 1920, a Sociedade havia-se expandido por diversas cidades do interior do Ceará, acompanhando as obras do prolongamento da Estrada. Muitos empregados nas estações, oficinas e acampamentos buscaram a Beneficente com o intuito de se prevenirem ante as péssimas condições vividas nas frentes de serviços. Entre esses, havia inúmeros jornaleiros, que trabalhavam por diárias, muitas vezes longe da família e de casa. Entretanto, os benefícios aos associados do interior eram restritos se comparados às possibilidades vividas na capital com a instalação do ambulatório médico.

Com relação aos profissionais assistentes, esses praticamente inexistiam e, mesmo assim, só estavam autorizados a atender ocorrências médicas nas obras do prolongamento. No caso dos ferroviários residentes em cidades do interior, esse tipo de serviço pouco significava, porque as necessidades de tratamento de saúde iam além do universo de trabalho. Por outro lado, a falta de um ambulatório impedia o acesso a Assistência. Isso contribuiu para uma situação em que os trabalhadores da capital eram mais favorecidos pela Sociedade Beneficente, mesmo sendo suas contribuições equivalentes.

²⁵² Ata da sessão de 08 de fevereiro de 1917.

²⁵³ Ata da sessão de 12 de agosto de 1924.

Por meio de abaixo-assinados,²⁵⁴ os trabalhadores associados residentes em cidades do interior promoveram intensa mobilização com o intuito de fundar ambulatórios médicos. Os abaixo-assinados percorriam a linha, integrando vários trabalhadores no esforço de trazer os serviços da assistência médica e os demais benefícios da Sociedade para as cidades onde havia sócios da agremiação. Em muitos casos, essas assinaturas eram recolhidas a rogo, pois a maioria era analfabeta.

Ao longo de toda a década de 1920, os principais núcleos dessa mobilização foram os municípios de Quixadá, Senador Pompeu e Iguatu, onde havia grande concentração de trabalhadores nas obras do prolongamento.

Em 1920, atendendo as reivindicações dos sócios do interior, a Sociedade instala um consultório na cidade de Quixadá, com o objetivo de atender também a cidade de Senador Pompeu. O médico ficava fixo em Quixadá, devendo fazer, pelo menos uma vez por mês, uma viagem a Senador Pompeu e à capital, com transporte pago pela Sociedade.

Em 1922, foi a vez da cidade de Iguatu ter um médico a sua disposição, sendo também obrigado, por meio do contrato, a viajar uma vez no mês pela linha entre os trechos de Iguatu a Senador Pompeu e de Iguatu a Ingazeiras, no município de Aurora.

Algumas dessas viagens envolviam custos adicionais que poderiam ser cobertos pela Beneficente. Como foi o caso da viagem realizada pelo Dr. Nilo Tabosa Freire, que custou aos cofres da associação 128\$000, incluindo estada no hotel durante 15 dias e o fornecimento de uma rede. Nesse caso, o médico cuidava dos ferimentos do trabalhador Luiz Bento, que havia caído da ponte de Cangaty. Outro exemplo foi a viagem de *trolley* realizada pelo Dr. Manuel Carlos Gouveia entre Iguatu e o Cariri para medicar o agente dessa estação, sendo cobrado pelo médico a quantia de 900\$000 réis. Nessa mesma viagem, foi atendido o maquinista Antonio Ferreira e o praticante Antonio Mendes, vítimas de acidente de trabalho no km 444, incluindo visitas e curativos, além da consulta e receita de vários sócios daquela região.²⁵⁵

Os serviços médicos prestados aos ferroviários residentes no interior seguiam as flutuações das obras de prolongamento da ferrovia. O trabalho temporário,

²⁵⁴ Essas cartas, ofícios e abaixo-assinados foram retirados das atas da Sociedade Beneficente, que transcrevia documentos de interesse da agremiação. Durante a pesquisa, foram encontrados os registros de seus motivos nelas transcritos.

²⁵⁵ Ata da sessão de 29 de agosto de 1924.

da maioria dos operários faziam com que muitos perdessem seus vencimentos com as constantes paralisações, atrasos e término das obras, fazendo com que deixassem a Sociedade por não poderem pagar suas mensalidades.

É o que se observa na dispensa do médico José F. Rios Neto, do município de Senador Pompeu, depois da paralisação das obras do prolongamento naquela região. Sua ausência, no entanto, foi atenuada pelo compromisso firmado em estatuto de se fazerem duas viagens por mês, pelo trem pagador, aos consócios residentes naquela cidade em caso de urgência, sob a recompensa de gratificação de 300\$000.

Frente a essa situação, os ferroviários das cidades de Quixadá, Iguatu e Senador Pompeu promoveram um abaixo-assinado pedindo a nomeação de um médico e a criação de uma ambulância para servir aquela região:

Foi promovido um abaixo assignado de sócios do interior pedindo a nomeação de um medico e a criação de uma ambulância em Senador Pompeu para servir ao pessoal da Estrada, sócio da Beneficente, no trecho Quixadá-Iguatú, onde faltam esses recursos.²⁵⁶

Nessa sessão, outro-abaixo assinado foi mencionado, dessa vez, envolvendo sócios da capital e do interior, unidos, solicitando a contratação de um médico especialista em tratamentos diversos.

Abaixo assignado de sócios da Capital e do interior, pedindo sejam aproveitados pela Sociedade os serviços do Dr. Hermógenes Pereira, especialista no tratamento de moléstias de olhos, ouvidos, nariz e garganta e do systema nervoso.²⁵⁷

Finalmente, depois de muita mobilização, foi montado um serviço médico na cidade de Senador Pompeu, tendo à frente o Dr. Alcides Barreira, que prestava serviços clínicos também no trecho Quixadá-Iguatu²⁵⁸. Além dessas mudanças, foi transferida da cidade de Aurora para o município de Cedro a terceira residência da Assistência, o que configurou um avanço na descentralização dos serviços da Sociedade.²⁵⁹

Contudo, o grande desafio era manter esses serviços em funcionamento e fazer com que chegassem aos sócios mais necessitados. Assim, a Assistência Médica envolveu incríveis esforços, fazendo desse benefício uma evidência da união entre os trabalhadores. Isso porque a Sociedade congregava seus membros de forma voluntária,

²⁵⁶ Ata da sessão de 07 de agosto de 1925.

²⁵⁷ Ata da sessão de 07 de agosto de 1925.

²⁵⁸ Ata da sessão de 22 de outubro de 1925.

²⁵⁹ Ata da sessão de 03 de dezembro de 1925.

o que contribuiu para que buscassem melhorar os serviços, ao invés do abandono ou boicote à agremiação, como aconteceu noutras associações de ferroviários. Um exemplo dessa postura de reprovação dos trabalhadores pode ser encontrado no caso da Sociedade Beneficente dos Empregados da São Paulo Railway Company, que, segundo De Luca, foi alvo de resistência dos trabalhadores que não aceitavam os descontos compulsórios.²⁶⁰

No caso da Sociedade Beneficente do Pessoal da Baturité, ainda que também houvesse críticas, ressalta-se o apoio mútuo e os sentimentos de solidariedade, amizade, cooperação e o orgulho profissional funcionando como cimento da organização. Essa consciência do princípio da mutualidade evidencia-se nos pedidos de dispensa de dívidas e acordos, no caso de empréstimos, contas e mensalidades, quando solicitavam a compreensão e apoio da Sociedade Beneficente.

Segundo os estatutos, os benefícios só seriam pagos aos sócios quites com suas mensalidades. Entretanto, na prática, a concessão dos socorros dependia de outras variáveis, dentre elas o grau de necessidade do peticionário. A solidariedade, em muitos casos, fez com que as regras fossem postas em segundo plano, especialmente quando se tratava de doença, como nos exemplos seguintes:

Leonardo Normando - pedia que se dispensasse do pagamento da conta de tratamento no hospital da Santa Casa o operário João Pereira do Amaral, cuja situação de qual se indigna não permite effectiva-lo, mesmo em módicas prestações.²⁶¹

Francisco Loêro Mendes – solicitava que a Sociedade desse um auxilio de trinta mil réis (30\$000) mensais, até segunda ordem, ao sócio operário Luiz Gonzaga Vianna que está doente, passando privações por falta de recursos.²⁶²

Francisco Loêro Mendes - pedia um auxilio para amenizar as condições precárias do consocio Antonio Ferreira, que se acha atacado de molesta incurável²⁶³.

Nos casos citados, chamam atenção o estado de extrema necessidade em que se encontravam os trabalhadores, sendo o socorro justificado e o fato de os pedidos estarem sendo feitos por membros do conselho e não pelos próprios ferroviários. Esse costume da Sociedade foi mais recorrente quando o ferroviário envolvido se encontrava em grande privação. Também deve-se levar em consideração que muitos desses pedidos tinham por base as constatações das comissões de sindicância encarregadas de averiguar

²⁶⁰ DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado**: o mutualismo em São Paulo. São Paulo: Contexto, 1990, p. 58-59.

²⁶¹ Ata da sessão de 17 de agosto de 1924.

²⁶² Ata da sessão de 09 de julho de 1925.

²⁶³ Ata da sessão de 30 de maio de 1928.

as circunstâncias dos pedidos de socorro. Por meio de visitas, essas comissões tinham um contato próximo da realidade dos trabalhadores, dando visibilidade à situação dos companheiros menos afortunados, o que contribuía para dar celeridade à concessão dos auxílios.

As expressões de solidariedade são de variado tipo. Palavras de conforto, a presença nos momentos mais duros, a visita ao hospital, o pernoite na casa de um enfermo, ou as orações rezadas em grupo diante de um caso de doença terminal, foram elementos dessa experiência, quando o apoio mútuo significava mais que uma ajuda financeira. Na Sociedade, essas demonstrações de apoio foram mais visíveis a partir da organização de Comissões de visita, que levavam conforto aos ferroviários enfermos.

Dr. Hildeberto Valente Ramos propoz a nomeação de uma comissão para visitar, na Santa Casa de Misericórdia, onde se achava em tratamento de saúde, o consocio José Severiano de Oliveira. Aprovada e proposta o Sr Presidente designou os conselheiros George Moura Pequeno e Argentino de Paula Galvão, declarando que elle presidente também visitaria aquelle consocio, juntamente com a commissão.²⁶⁴

Argentino Galvão pedia a commissão designada para visitar a santa Casa de Misericórdia, que também levasse apoio ao consocio José Severiano de Oliveira, que ali fora submetido a uma intervenção cirúrgica, que se encontra Internado.²⁶⁵

Outra forma de ajuda eram os pedidos de abono, valor adicional concedido em casos de emergência. Exemplos desse auxílio serão encontrados nos pedidos discutidos nas reuniões do conselho:

Pedido de abono de 1/3 da diária solicitado pelo consocio João Bandeira de Moura que se acha affectado de moléstia incurável, foi proposto pelo conselheiro Falcão, discutido e approved um auxilio durante 60 dias da quantia de 6\$00 (R\$ seis mil réis) diários para recorrer a despesas com o isolamento do referido consocio João Bandeira de Moura, que vista do internamento na Santa Casa ser muito dispendioso.²⁶⁶

O suplente Eloy propôs que fosse abonado o terço da diária ao consócio licenciado Francisco Vieira Nunes que se acha recolhido ao Leprosário, sendo approved por unanimidade.²⁶⁷

O conselheiro Bezerra secundado pelo conselheiro Barros, historiarão o estado de penúria em que se encontra o consocio João Soares, propondo o abono de um auxilio sendo autorizado o adiantamento, por conta do mesmo consocio, da quantia de 40\$000, ficando encarregados de o visitarem os conselheiros Gadelha e Barros.²⁶⁸

Os abonos se destinavam a aliviar o sofrimento dos associados acometidos por doenças incuráveis e passando por grande necessidade material, sendo o benefício

²⁶⁴ Ata da sessão de 04 de janeiro de 1927.

²⁶⁵ Ata da sessão de 20 de janeiro de 1927.

²⁶⁶ Ata da sessão de 06 de maio de 1930.

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Ata da sessão de 29 de dezembro de 1930.

geralmente negado quando não enquadrado nesses termos, como se observa no exemplo a seguir: “Pedido consócio João Pereira de Sousa, solicitando abono de 1/3 da diária por achar-se licenciado, foi indeferido por não se tratar de doença incurável”.²⁶⁹

Contudo, nem sempre a Assistência Médica foi motivo de elogios. As principais reclamações falavam de negligência e ausência de atendimento, estando entre as reclamações frequentes a falta das visitas a domicílios. Esse tipo de discussão geralmente demandava horas nas assembléias²⁷⁰ que debatiam e votavam sobre os temas de interesse dos associados, como se pode observar abaixo:

O nosso consócio Francisco L. Mendes, denunciando à Assembléia que não havia sido atendido o chamado que fizera ao doutor Eduardo da Rocha Salgado, para visitar uma pessoa de sua família, que se acha enferma. Durante a sua oração foi, o Sr. Mendes, muito aparteado em contrário pelos consócios João de Castro e Raul Braga, que disseram haver precisado dos serviços médicos daquele facultativo, sendo prontamente satisfeitos. Em seguida usou da palavra o senhor presidente, dizendo que o Doutor Eduardo da Rocha Salgado não tinha propósito nenhum para se recusar a atender uma solicitação de qualquer consocio, pois tem demonstrado sempre desejar satisfazer a todos com a maior prontidão; acrescentou, ainda, o senhor presidente, que o mencionado facultativo havia feito um donativo a Sociedade, no valor de cinquenta mil reis, o que provava exuberantemente a sua boa vontade pelo progresso da mesma; prosseguindo, recomendou que qualquer dos consócios que necessite de assistência medica, deva communicar ao seu chefe para que este providencie a respeito.²⁷¹

Como se observa, as sessões das assembléias serviam como espaço de discussão, onde os auxílios eram lidos, debatidos e votados pelo conselho. No caso da denúncia de não-atendimento feita pelo ferroviário Francisco L. Mendes, chama a atenção o empenho da diretoria em defender o médico da Sociedade, usando como argumento os exemplos de serviços prestados a dois conselheiros (João de Castro e Raul Braga) e o donativo de 50\$000 reis feito pelo Dr. Eduardo Salgado, o que, segundo o presidente, Manoel Barbosa Maciel era um claro exemplo de boa vontade do médico para com a agremiação. O caso da família do consócio Francisco L. Mendes, tratado quase como um malentendido, demonstra as dificuldades e os conflitos envolvendo o acesso aos benefícios da Sociedade.

Noutros casos, o mau atendimento por parte dos médicos da Sociedade era alvo das denúncias. Como o exemplo das receitas “ocultas do Dr. Meton de Alencar”, que não conseguiam ser identificadas nem pelos farmacêuticos nem pelos trabalhadores

²⁶⁹ Ata da sessão 06 de maio de 1930.

²⁷⁰ Geralmente, as sessões da Sociedade Beneficente iniciavam às 19 horas e se estendiam até as 21 ou 22 horas. Entretanto, em algumas situações, essas reuniões chegaram a se estender até a meia noite.

²⁷¹ Ata da sessão de 23 de julho de 1916.

associados à Beneficente: “Foi presente uma reclamação do sócio Eurico de Holanda Lima sobre as formulas ocultas de medicamentos, receitas pelo Dr. Meton de Alencar e que não poderão ser despachadas na Pharmacia da Sociedade”.²⁷²

Mesmo havendo críticas, a Assistência Médica esteve entre os benefícios de maior alcance oferecido pela Sociedade. No entanto, em 1928, a Assistência Médica é desativada, permanecendo como parte de suas atribuições, apenas o serviço farmacêutico da Sociedade, criado em 1921. Sobre esse benefício versa o próximo tópico deste estudo.

2.3 Assistência Farmacêutica

Alargando o benefício da Assistência Médica, foi inaugurada em 1921 a Farmácia da Sociedade Beneficente. A intenção era suprir a necessidade de medicamentos, vendidos a preços mais baixos aos trabalhadores da Sociedade. Essa idéia acompanha a Assistência desde 1916; no entanto, os elevados custos dos medicamentos fizeram com que a Beneficente adiasse a efetivação desse benefício.

Em 1919, cogitou-se, para baratear a instalação da farmácia, que os medicamentos fossem manipulados na própria Sociedade por um “prático” e não por um farmacêutico. A idéia não prosperou, sendo a Farmácia instalada oficialmente apenas em 31 de julho de 1921, depois da assinatura de um contrato firmado entre a Beneficente e o farmacêutico José Bernardes da Silva:

Clausula I - O Pharmaceutico José Bernardes da Silva obriga: A dar o nome a Pharmacia, isto é responsabilizar-se pelas obrigações exigidas, pelas leis que regem as Pharmacias.

Clausula II - A ter sob sua guarda todos os utensílios e medicamentos que lhe forem entregues ou que adquirir por ordem da Sociedade; ficando a seu cargo todo serviço interno e conservar os mesmos.

Clausula III - A abrir a Pharmacia nos dias úteis das 8 horas até a 18 horas, cerrando as portas para o almoço das 11 às 13 horas. Nos Domingos dias santos e Feriados Federais, abrir a Pharmacia às 9 horas, fechando as 12, obrigando-se a attender a chamado urgente nos cazos de necessidade de seus serviços fora das horas acima determinadas.

Clausula IV - Para abertura da Pharmacia obriga-se a adquirir os medicamentos mais necessários pelos preços acordados com a Sociedade até o limite de três contos e 500\$000, quinhentos que será paga em duas prestações de Re. 1:750\$000 a noventa e cento e oitenta dias de prazo do que receberá notas promissórias emitidas pela Sociedade. Qualquer medicamento receitado para os sócios e suas famílias que não houver na Pharmacia serão comprados na praça, sendo estas contas pagas no fim de cada mês pela Sociedade.

²⁷² Ata da sessão de 10 de novembro de 1924.

Clausula V - A Sociedade obriga-se a pagar ao Pharmaceutico contractado o ordenado mensal de 350\$000, seu ajudante a diária de 2\$000 para aceio e serviços necessários sob sua immediata responsabilidade e fiscalização.

Clausula VI - Este contracto só será reformado depois de 3 anos de entrar em execução continuando depois desta, em quanto convier as partes contractantes.

Clausula VII - A Sociedade organizará um regulamento interno da Pharmacia que depois de visto e assignado pelo Pharmaceutico ficará fazendo parte do presente contracto.

Clausula VIII - Pela quebra de qualquer clausula deste contracto a Sociedade terá o direito de annula-lo quando a quebra for occasionada pelo Pharmaceutico responsabilizando-o por qualquer desvio de numerário ou medicamentos; quando, porém partir a quebra da Sociedade, esta se obriga no cazo de dispensar os serviços do Pharmaceutico a pagar-lhe os ordenados a tiver direito até o prazo estipulado.

E para constar, eu João da Rocha Salgado, 1º Secretario da Sociedade fiz lavrar o presente em duplicata que vão assignados pelas partes contractantes.

Herinque E. Couto Fernandes – Presidente.

José Bernardes da Silva – Pharmaceutico.²⁷³

Como afirma o contrato, a Farmácia instalada em Fortaleza, nas imediações da ferrovia, deu início a suas atividades funcionando semanalmente, incluindo fins de semana e feriados, sob a responsabilidade do farmacêutico José Bernardes da Silva, que dava seu “nome a Pharmacia”, o que significava responsabilizar-se pela correta manipulação dos medicamentos conforme a lei.

Segundo o contrato firmado entre a Beneficente e o farmacêutico José Bernardes da Silva, “qualquer medicamento receitado para os sócios e suas famílias que não houver na Pharmacia serão comprados na praça, sendo estas contas pagas no fim de cada mês pela Sociedade”.²⁷⁴ Essa era a garantia do esforço assumido pela agremiação no intuito auxiliar o quanto possível os sócios e seus familiares nos momentos de dificuldades.

A Farmácia aumentava a venda de medicamentos, o que fez com que a Sociedade adquirisse uma caixa “registradora nacional” para controlar com mais eficiências suas contas. O equipamento custou aos cofres da agremiação 4:600\$000 réis, pagos em 12 prestações, sendo a aquisição do moderno equipamento indício do progresso material da Sociedade. Para assumir a função de caixa, foi contratada filha do antigo sócio Heráclito de Sousa Leão, agente de estação, ex-presidente e um dos

²⁷³ **Contrato** que fazem entre o farmacêutico José Bernardes da Silva e a diretoria da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, representada pelo Sr. Henrique Eduardo Couto Fernandes, seu presidente. *In: Ata da sessão 31 de julho de 1921.*

²⁷⁴ *Idem.*

fundadores da Sociedade em 1891.²⁷⁵ Nesse período, além do farmacêutico José Bernardes da Silva e da caixa recém-contratada Angelita de Souza Leão, a Farmácia contava com o auxílio de mais dois empregados, o enfermeiro Estanislau Fiúza e a ajudante Carmem Bernardes da Silva, esposa do farmacêutico da Sociedade.²⁷⁶

Em meados dos anos 1920, “o stock da Pharmácia da Sociedade importava em mais de quatorze contos de réis”, sendo autorizado ao Presidente Couto Fernandes contratar uma empresa de seguros com o fim de assegurar o patrimônio da Beneficente “contra os riscos de fogo e outros que possam surgir”.²⁷⁷ Essa iniciativa visava assegurar não só os investimentos feitos na Farmácia mas garantir a continuidade dos serviços efetivados pela Mutual.

Quanto ao fornecimento de medicamentos da Farmácia da Sociedade, esse tinha várias origens, sendo fruto de compras e de doações, na maioria dos casos. Como os “cem vidros de pílulas do matto” que recebeu a Beneficente da empresa Quixadá & Cia.²⁷⁸

Contudo, se, em Fortaleza, os trabalhadores começavam a ter acesso aos benefícios da Farmácia, o mesmo não ocorria com os residentes no interior. Esse fato motivou inúmeros pedidos de ressarcimento, já que, segundo o estatuto da Sociedade, cabia à Beneficente o dever de assistir seus associados em casos de enfermidades, com atendimento clínico e medicamentos.

Requerimento de José Galaredro, pedindo restituição da quantia de trinta mil reis (30\$000), que lhe descontara a Sociedade de seus vencimentos. Allegando o requerente que a referida importância fora destinada ao pagamento de despesas realizadas com sua pessoa, em Quixadá, quando foi um accidente de trabalho o victimou.²⁷⁹

Requerimento de José Moura Freire, solicitando pagamentos por indenização da importância de 150\$000, de serviços médicos prestado pelo Dr. Hermógenes Pereira.²⁸⁰

Petição de Francisco Chagas, solicitando a restituição da importância de 19\$000, que lhe fora cobrada indevidamente na conta da Pharmacia.²⁸¹

Para os trabalhadores, o ressarcimento era um direito expresso no estatuto. Segundo Fonseca, geralmente, quando uma Sociedade de Socorro Mútuo se propunha a

²⁷⁵ Ata da sessão de 04 de dezembro de 1924.

²⁷⁶ Ata da sessão de 27 de outubro de 1927.

²⁷⁷ Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.

²⁷⁸ Ata da sessão de 09 de julho de 1925.

²⁷⁹ Ata da sessão de 24 de novembro de 1926.

²⁸⁰ Ata da sessão de 27 de outubro de 1927.

²⁸¹ Ata da sessão de 05 de janeiro de 1931.

prestar auxílios mutuais a sócios residentes em cidades do interior, esse, geralmente, era diferenciado, pois o contexto das pequenas localidades influenciava o modo como os socorros eram realizados.²⁸² No caso do Ceará, isso acontecia, na maioria das vezes, por conta das dificuldades materiais vivenciadas nos municípios do sertão, como a falta de profissionais, por exemplo.

A partir de 1924, a Assistência Médica foi sendo ampliada, ganhando postos nas cidades de Quixadá, Senador Pompeu, Iguatu, Cedro e Aurora. Esse processo tinha a intenção de melhorar o acesso dos ferroviários aos benefícios da Assistência, distribuindo ao longo da Rede ambulatórios e farmácias que cobrissem uma vasta extensão, conforme se vê no mapa.²⁸³

Mapa 2.2 - Ambulatórios médicos montados pela Sociedade Beneficente.



Fonte: Atas da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité (1916 – 1928).

A instalação de postos da Assistência Médica, especificamente, nas cidades de Quixadá, Senador Pompeu, Iguatu, Cedro e Aurora justificava-se pela importância

²⁸² FONSECA, Vitor Manoel Marques da. **No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903–1916.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; FAPERJ. 2008, p. 124.

²⁸³ Ata da sessão de 07 de agosto de 1925.

socioeconômica desses entroncamentos e pelo número de ferroviários residentes nessa região. No caso das cidades de Quixadá, Senador Pompeu, Iguatu e Cedro, havia quantidade significativa de ferroviários por conta do intenso movimento de carga e passageiros existente nesses municípios. Já no caso do município de Aurora, a implantação do posto médico teve razão na grande quantidade de trabalhadores diaristas empregada na construção da Estrada, que, a essa época, tinha nessa cidade seu último ramal.

A ação dos trabalhadores, cobrando melhorias nos serviços e reivindicando seus direitos de sócios da Beneficente, contribuiu para democratizar o acesso dos auxílios por toda a rede ferroviária. No entanto, cabe questionar: como funcionava na prática a Assistência Médica nas cidades do interior? Sabe-se que, além dos consultórios, também foram adquiridas ambulâncias para satisfazer as necessidades desses postos médicos. Provavelmente, os médicos atendiam nas estações, em salas adaptadas para esse fim. Já no caso das farmácias, há evidências de que essas funcionavam em parceria com estabelecimentos particulares, como afirma:

O suplente (Lamberto de Oliveira Salles) ao explicar que a Pharmacia de Senador Pompeu, de propriedade dos Drs. Alcides Barreira e Leonel Valle, concorda em fornecer aos sócios do interior, medicamentos que os mesmos necessitarem, sujeitando-se esta Pharmacia ao que for estabelecido pela Diretoria da Sociedade.²⁸⁴

A Sociedade garantia os benefícios da Assistência, como o fornecimento de medicamentos a preços mais baratos, sem ter que arcar com o ônus de contratar pessoal e alugar espaço físico, o que tornava viável a permanência do serviço.

Com relação à comunicação entre os núcleos da Assistência espalhados no interior e a sede da Sociedade, localizada em Fortaleza, pode-se observar, conforme o documento referido a seguir, que a diretoria, apesar da distância, controlava o fornecimento de medicamento, centralizando as decisões sobre eles:

Leitura de uma carta dos conselheiros, Jader Soares, João Gadelha e suplente Lamberto Salles, dando conta do resultado de sua incumbência, referente ao fornecimento de remédios pelas pharmácias do interior, aos sócios da Sociedade. Foram aprovadas as sugestões contidas na aludida carta, com a assinatura do conselheiro Abreu do Nascimento, que propôs que fossem expedida uma carta aos visores de pedidos de medicamentos, no sentido de ser evitado o abuso na compra de remédios, e que, outrossim, seja feita a necessária identificação do requisitante, exigindo-se o nome completo, e declaração da categoria e divisão onde trabalha.²⁸⁵

²⁸⁴ Ata da sessão de 08 de janeiro de 1931.

²⁸⁵ Ata da sessão de 08 de janeiro de 1931.

Esse controle visava diminuir a possibilidade de compra de material em excesso, desvios de dinheiro ou de medicamentos. Mesmo assim, de tempos em tempos surgiam denúncias desses desvios.

2.4 Acidentes de Trabalho na ferrovia

Um dos motivos para a ampliação da Assistência Médica e farmacêutica foram os acidentes causados pelas más condições de trabalho e pelos riscos no trânsito da linha férrea. Nas oficinas, queimaduras na forja de fundição, cortes no torno mecânico, e o manejo de peças e máquinas pesadas foram responsáveis por diversas ocorrências. Já na malha viária, os descarrilamentos, colisões e frenagens foram os principais motivos de tragédias na Estrada de Ferro de Baturité. Isso sem contar os riscos com explosões, quedas e esmagamentos registrados nas obras do prolongamento. Muitos trabalhadores sofreram escoriações, morreram ou ficaram mutilados em decorrência de acidentes, como o caso “do chefe de trem Julio Firmino que teve a mão amputada depois de um acidente em Iguatú em 1924”.²⁸⁶ Nesses casos, a maioria dos trabalhadores não contou com nenhum tipo de apoio da empresa ou do governo, sendo sua situação um retrato do abandono vivido pelos ferroviários.

Frente a essa situação, a Sociedade Beneficente foi-se tornando um amparo para os trabalhadores vitimados por acidentes. No século XIX, os primeiros casos de acidente na ferrovia foram resolvidos com a concessão de auxílios na forma de diárias. Com a criação da Assistência Médica e a instalação da Farmácia, a Sociedade foi-se munindo de melhores condições para cuidar dos casos de acidentes. A Sociedade atendia diretamente seus associados, prestando auxílio médico-farmacêutico e custeando, quando necessário, diárias na Santa Casa de Misericórdia: “A Caixa Sanitária bonificou à família do inditoso consocio Francisco Gregório, victima do trabalho, com auxílio medico, diárias e pagamento de despesas na Santa Casa, totalizando o beneficio com a quantia de 50\$000 mil reis”.²⁸⁷

Muitos desses acidentes tinham desfechos trágicos, causando a morte de trabalhadores. Nesses casos, além do auxílio material, a homenagem aos sócios falecidos no exercício do trabalho, aparece na forma do registro de pesar.

O Sr. Presidente propoz que se lançasse na acta um voto de pesar pelo fallecimento do consócio guarda-freios João Dantas, victima de accidente no

²⁸⁶ Ata da sessão de 29 de agosto de 1924.

²⁸⁷ Ata da sessão de 23 de julho de 1916.

quilometro n. 365 da Estrada de Ferro de Baturité em 10 do corrente mez.²⁸⁸

O Conselheiro George Moreira Pequeno propoz, sendo aprovado que se consignasse em acta um voto de pesar pelo fallecimento, victima de horrível desastre do nosso consócio machinista José de Moraes.²⁸⁹

O voto de pesar era uma forma de deferência ao ferroviário morto, vítima de acidente de trabalho, registrando sua memória. Mais do que em outras situações envolvendo morte de trabalhadores, as causadas por acidentes tinham um efeito particular entre os ferroviários, pois representavam para a maioria um temor presente em seu cotidiano.

Os casos de acidentes mais graves envolviam locomotivas e composições ferroviárias ao longo da linha, quando descarrilamentos, atropelamentos e colisões causavam danos maiores. Exemplos como o do guarda-freios João Dantas aconteciam principalmente em decorrência de falhas no sistema de freios das locomotivas, que faziam com que os “*brequistas*” freassem o trem manualmente, vagão por vagão. Esse procedimento, em alguns casos, causava acidentes, pois exigia muito do guarda-freio, puxando o mesmo para baixo do trem, com o risco de ter o corpo despedaçado ou mutilado.

Conforme se observa nas imagens a seguir, que retratam um descarrilamento entre Fortaleza e Quixadá, pode-se ter uma noção dos danos causados por esses acidentes.

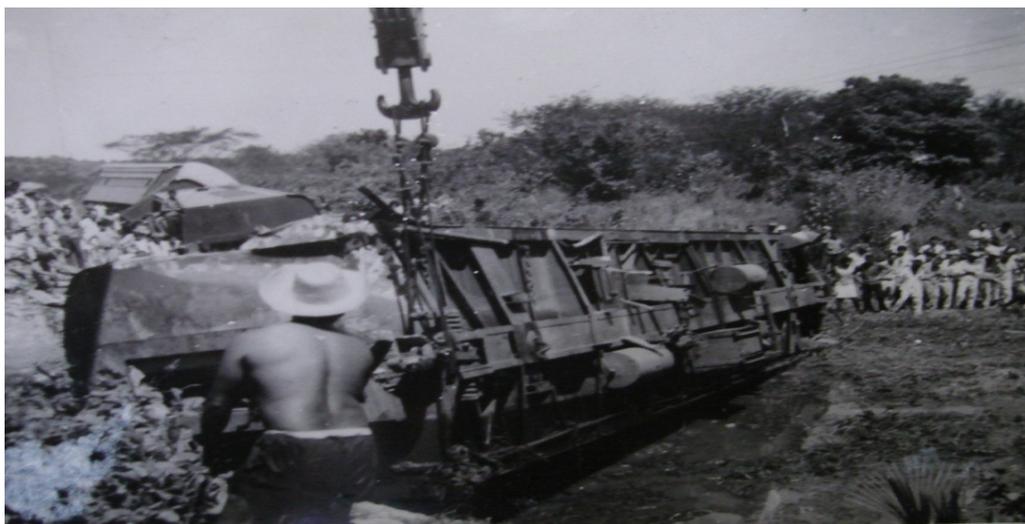


Foto 4 - Acidente com locomotiva nos anos de 1950. Fonte: Acervo da RVC - Estação Central João Felipe.

²⁸⁸ Ata da sessão de 03 de setembro de 1925.

²⁸⁹ Ata da sessão de 05 de novembro de 1925.



Foto 5 - Acidente com locomotiva nos anos de 1950. Fonte: Acervo da RVC. Estação Central João Felipe.

As imagens recolhidas no acervo da Estrada de Ferro mostram grande número de pessoas, incluindo passageiros, ferroviários e curiosos, acompanhando os trabalhos de liberação da linha. A partir das imagens, é possível ver os estragos e inferir, que muitas pessoas tenham ficado feridas por conta do descarrilamento, o que evidencia os riscos presentes nas viagens de trem desse período.

De modo geral, o problema dos acidentes atingia diversas categorias e ofícios. Dentro do movimento operário foi tratado como pauta de reivindicação por melhores condições de trabalho. No entanto, no início da República parte desse debate discutia sobre de quem era a responsabilidades sobre os danos causados por esses acidentes.

Segundo Munakata, a tradição liberal expressa pela Constituição Republicana de 1891, se coadunava com os preceitos do liberalismo clássico, ao situar as relações entre patrões e empregados no âmbito das relações de propriedade, onde cada indivíduo era livre para contratar ou empregar-se conforme sua vontade.²⁹⁰ O autor afirma que:

Se, por exemplo, um industrial contrata um trabalhador, isto é um assunto privado entre as partes contratantes, e o contrato é a expressão do consenso entre ambas: aquele concordou em pagar um salário por um trabalho estipulado; este concordou em trabalhar sob determinadas condições. Mais do que isso, o contrato é a expressão da igualdade entre as partes (ambas são proprietárias – uma dos meios de produção, outra da força de trabalho) e da liberdade (cada uma é livre de assinar ou não o contrato).²⁹¹

²⁹⁰ MUNAKATA, Kazumi. **A legislação trabalhista no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 14.

²⁹¹ MUNAKATA, Kazumi. **A legislação trabalhista no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 13.

Visto desse modo, patrões e trabalhadores se aproximavam enquanto homens livres e se diferenciavam pelo fato de o primeiro possuir propriedade e de o segundo possuir apenas sua força de trabalho. Conforme ressalta o autor, segundo a teoria liberal, essa relação entre homens proprietários e não-proprietários era pautada pela liberdade, não cabendo ao Estado intervir em assuntos tidos como de ordem particular. Entre esses assuntos, se incluíam as condições e os acidentes de trabalho.

No entanto, essa postura do Estado começa a se modificar no cenário nacional, nas primeiras décadas do século XX, quando a pressão dos trabalhadores por melhores condições de vida e de trabalho promove uma série de movimentos identificados com a luta por direitos sociais, como a jornada de oito horas de trabalho e o aumento dos salários. São desse período, por exemplo, as jornadas de 1917, 1918 e 1919 em São Paulo, marcadas por paralisações, atos públicos, manifestos e greves de solidariedade.

Assim, sob pressão da mobilização dos trabalhadores foi promulgada em 15 de janeiro de 1919 a Lei n.º 3.724, regulamentando os casos de acidentes de trabalho em todo o território nacional. Segundo a legislação de 1919:

Art. 1º. Consideram-se acidentes no trabalho, para os fins da presente lei:

- a) o produzido por uma causa subita, violenta, externa e involuntária no exercício do trabalho, determinando lesões corporaes ou perturbações funcionaes, que constituam a causa unica da morte ou perda total, ou parcial, permanente ou temporaria, da capacidade para o trabalho;
- b) a molestia contrahida exclusivamente pelo exercicio do trabalho, quando este fôr de natureza a só por si causal-a, e desde que determine a morte do operario, ou perda total, ou parcial, permanente ou temporaria, da capacidade para o trabalho.²⁹²

A lei, considerada avançada para o período era uma inovação diante da tradição liberal nas relações entre patrões e empregados. Ancorava-se, sobretudo nos casos mais comuns envolvendo os riscos e as responsabilidades dos acidentes, prevendo indenizações conforme os danos causados, como se observa a seguir:

Art. 5º. A indemnização será calculada segundo a gravidade das consequencias do accidente, as quaes podem ser:

- a) morte;
- b) incapacidade total e permanente para o trabalho;
- c) incapacidade total e temporaria;
- d) incapacidade parcial e permanente;
- e) incapacidade parcial e temporaria.²⁹³

²⁹²Decreto n. 3.724, de 15 de Janeiro de 1919. Disponível em:<www.acidentedotrabalho.adv.br/leis/DEC-003724/Integral.htm>.

²⁹³ Idem.

A lei previa compensações aos danos causados pelos acidentes, sendo a indenização paga proporcionalmente ao grau de incapacidade para o trabalho. A legislação também previa que:

Art. 13º. Em todos os casos o patrão é obrigado à prestação de socorros medicos e pharmaceuticos, ou sendo necessarios, hospitalares, desde o momento do accidente.²⁹⁴

Nesse e em outros aspectos, a lei de acidentes de 1919 foi constantemente desrespeitada, sendo o socorro e o pagamento de indenizações negligenciados frequentemente. No caso da Estrada de Ferro de Baturité, não foi diferente. Inúmeros acidentes foram denunciados pela imprensa operária, cobrando providências. O jornal *Ceará Socialista* veicula esse tipo de reivindicação em seu artigo:

Accidente de trabalho

Uma comissão do PSC foi quinta-feira desta semana à Directoria da Estrada de Ferro de Baturité, afim de saber se, de acordo com o art. 41 do decreto n.13.498 de 12 de março de 1919, tinha a autoridade policial sido informada do desastre ocorrido no kilometro 114 da E.F.B o qual resultou a morte do brequista José Mariano da Silva e se, ainda de conformidade com o art. 42 do referido decreto, tinha iniciado o inquérito, para, de accordo com a lei de accidentes do trabalho, a família do inditoso José Mariano da Silva perceber a indenização a que tem direito como legitima herdeira.

*Após ouvir a comissão o Sr. Dr. Couto Fernandes disse que tinha aberto o inquérito administrativo, mas, como a lei exige o inquérito policial, providenciaria afim de o mesmo ser continuado, pois as autoridades policiais de Baturité, localidade onde ocorreu o desastre, fossem informadas do mesmo.*²⁹⁵

A comissão cobra das autoridades da Estrada providências com base na lei de acidentes, afirmando as necessidades materiais da família do ferroviário morto no acidente. No entanto, passados várias semanas, o que se percebeu foi o não-cumprimento da lei:

Dado o tempo que já passou, isto é, mais de um mez, é provavel qua a familia do inditoso companheiro José Mariano da Silva venha a ser prejudicada em seus direitos garantidos pela lei, em virtude de desinteresse com que se trata entre nós tudo o que se relaciona com o operariado.²⁹⁶

Frente ao descaso com relação às más condições de trabalho, muitos ferroviários fizeram da Sociedade Beneficente sua alternativa de apoio. Esse foi o caso, do auxílio concedido ao chefe de trem Julio Firmino, que, após sofrer um acidente de

²⁹⁴Decreto n. 3.724, de 15 de Janeiro de 1919. Disponível em:<www.acidentedotrabalho.adv.br/leis/DEC-003724/Integral.htm>.

²⁹⁵ **Ceará Socialista**. Fortaleza. 20 de julho de 1919.

²⁹⁶ Idem. Fortaleza. 10 de agosto de 1919. In: GONÇALVES, Adelaide. **Ceará Socialista**: anno 1919. Edição Fac-Similar. Fortaleza: Insular, 2001.

trabalho, foi socorrido em Iguatu pelos médicos Manuel de Oliveira e Manoel Carlos, que o operaram amputando-lhe a mão que havia sido esmagada. O associado pediu auxílio à Sociedade, sendo atendido com a quantia de 850\$000, que equivalia à soma dos custos com atendimento médico e remédios.²⁹⁷

Esse episódio também chamou atenção pelo fato de ter levantado entre a comissão julgadora do pedido a discussão em torno de quem era a responsabilidade pelos custos de socorros aos casos de acidentes de trabalho. Para alguns associados esses custos deveriam “ser cobrados da União Federal”, conforme a lei de acidentes, já que a ferrovia era controlada pelo Estado.²⁹⁸ Outros acreditavam que a Beneficente enquanto responsável pela saúde dos sócios também deveria cuidar dos que por ventura se acidentassem.

Em 1923, foi promulgada a lei Eloy Chaves regulamentando a assistência previdenciária aos trabalhadores ferroviários de todo o país. Entre suas atribuições estavam a concessão de auxílios médico, funerário e o pagamento de diárias, em caso de impossibilidade de trabalho. No Ceará, a lei Eloy Chaves se efetiva com a Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rede de Viação Cearense (RVC) em 1928. Porém a questão dos acidentes permanecia em aberto, pois ainda havia discussões entre os trabalhadores sobre de quem era a responsabilidade nos casos de acidentes. Com relação a essa questão, o conselheiro Barros dos Santos explicou que a lei de acidentes de trabalho “não caberia ao empregado da estrada, visto como ferroviários estes estavam submetidos aos benefícios da Caixa de Aposentadorias, na forma de pensões e montepios.”²⁹⁹

Entretanto, mesmo sendo de atribuição da Caixa de Aposentadorias, o que se viu na prática foi a continuidade da Sociedade Beneficente como amparo dos trabalhadores envolvidos em acidentes, sendo o benefício da Assistência Médica mobilizado nesses casos.

2.5 A Caixa de Empréstimos

Em meados de 1916, a Beneficente cria uma Caixa de Empréstimo para disponibilizar crédito aos ferroviários, em quantias módicas, para suprir necessidades

²⁹⁷ Ata da sessão de 02 de outubro de 1920.

²⁹⁸ Ata da sessão de 29 de agosto de 1924.

²⁹⁹ Ata da sessão de 19 de dezembro de 1931.

materiais dos trabalhadores. De acordo com o artigo 1º do regulamento da Caixa de Empréstimos, “os sócios poderão tomar empréstimos na thesouraria da Sociedade na quantia equivalente a 75% de seus ordenados ou diárias”.³⁰⁰ O empréstimo necessitava do aval do chefe de seção, o que indica certo controle quanto à concessão dos empréstimos. Com relação à taxa de juros, essa estaria fixada em 2% e não seria permitido, salvo em casos excepcionais, a concessão de mais de um empréstimo ao mês para cada consociado.³⁰¹ Outra forma de garantia era a exigência, em muitos casos, de um fiador que se comprometia a saldar a dívida, caso essa não fosse paga. Entre os fiadores, era permitido recorrer-se a pessoas estranhas ao serviço da Estrada, desde que essas fossem devidamente aprovadas por uma comissão de fiscalização da Beneficente.

Os motivos do recurso aos empréstimos são variados. Na maioria dos casos, os recursos eram solicitados com o fim de prover despesas cotidianas do universo familiar e de trabalho, como compra de utensílios domésticos e instrumentos de trabalho. Noutros casos, os empréstimos visavam socorrer os ferroviários em períodos de dificuldades, como doenças, vindo a reforçar seu orçamento mensal.

Na Beneficente, os empréstimos eram feitos em forma de requerimentos. Especificar os motivos do empréstimo ajudava no processo de concessão. Por essa razão, muitos pedidos vinham acompanhados das razões da solicitação. Exemplos dessa natureza podem ser observados nos requerimentos discriminados abaixo como:

Requerimentos: Manuel Saraiva Leão, solicitando um empréstimo de 500\$000, para solver compromissos inadiváveis; José Augusto, idem de 100\$000, para reforço de finança; João Alves Carvalho, idem de 300\$000, para prestação de finança; Sergio Alexandre Nunes, idem de 100\$000, para reforço de finança; Antonio Firmino, idem de 100\$000 idem; Antonio Granja, idem de 500\$000, para prestação de finança; Antonio Dias de Oliveira, idem de 300\$000, para a compra de farda; Affonso Feitosa, idem de 300\$000, não declarando o fim; e Francisco Loêro Mendes, idem de 1:500\$000, para a compra de uma casa para a sua residência.³⁰²

O Sr Presidente communicou ao Conselho que muitos associados precisavam de empréstimos especiais para amortização em prestações e destinados a compra de **fardamento** e outros motivos ou fins por vezes justo e que, já tendo satisfeitos aos pedidos mais urgentes, submettia a seu acto a apreciação dos Sr Conselheiros.³⁰³

Os pedidos de empréstimos dizem muito sobre as condições de vida dos ferroviários. O “reforço de finança” era na realidade uma evidência da pobreza dos

³⁰⁰ Ata da sessão de 30 de setembro de 1916.

³⁰¹ Idem.

³⁰² Ata da sessão de 05 de março de 1925.

³⁰³ Ata da sessão de 14 de maio de 1925.

trabalhadores, que não conseguiam prover sua subsistência, tendo que recorrer ao endividamento. A caderneta de fiado na mercearia, a venda de objetos nas casas de penhor, os trabalhos extras nos fins de semana e os pedidos de empréstimo foram aspectos marcantes da experiência de muitos trabalhadores. Thompson afirma, para o caso inglês, que o relógio era “o banco do pobre”, pois sempre que a necessidade aumentava, os trabalhadores vendiam ou punham no *prego* os objetos de valor material que possuíam.³⁰⁴ Também chama atenção, entre os exemplos citados, a necessidade da aquisição de fardamento por parte dos trabalhadores. A roupa de trabalho exigida pela empresa acabava tornando-se um custo a mais no orçamento dos trabalhadores, fazendo-os se endividarem.

Valores destinados a pagar emergências de saúde foram correntes entre os pedidos de empréstimo na Beneficente. Geralmente, eram requeridos para prover situações de enfermidades graves, que excediam as atribuições da Assistência Médica, no caso de viagens para tratamento de saúde e cirurgias. Exemplo desse tipo de pedido pode ser vislumbrado conforme se observa a seguir:

Requerimento do consócio Hermógenes Januário, pedindo um auxílio para fazer face a despesas extraordinárias relativas ao tratamento de sua esposa, que precisa submeter-se a uma delicada cirurgia, encontrando-se o peticionário sem recursos.³⁰⁵

Hermógenes Januário se reporta à Sociedade na esperança de conseguir um auxílio para o tratamento de saúde da esposa. Por se tratar de um caso de reconhecida gravidade e tendo em vista o custo elevado do auxílio, a Beneficente resolve encaminhar o caso para a análise do conselho:

Depois de apreciá-lo longamente, resolveu do seguinte modo: que a Sociedade concedesse ao consocio Hermógenes J. Lima, o título a empréstimo, sem juros, a quantia de hum conto de réis (1:000\$000) para ser amortizada em prestações mensais de vinte mil réis (20\$000)³⁰⁶

Exemplos como o do ferroviário Hermógenes Januário demonstram o modo particular como são efetuados os empréstimos na Sociedade Beneficente. A função da concessão de empréstimos tinha por fim auxiliar os ferroviários, dando acesso a crédito em determinadas situações de dificuldades. Ganhando diárias que giravam em torno de 3 a 4 mil réis, praticamente, nenhum trabalhador tinha condições de custear valores

³⁰⁴ THOMPSON. Edward P. **Costumes em Comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 279.

³⁰⁵ Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.

³⁰⁶ Ata da sessão de 15 de outubro de 1925.

elevados, se não fosse pela possibilidade de empréstimo da Sociedade Beneficente. O que remete ao papel de provedor de que se vai revestindo a Sociedade.

Em 1925, a Caixa de Empréstimos se mostrava difundida por diversos setores da ferrovia. Para dar transparência às contas da Caixa, eram apresentadas periodicamente listas com os nomes e os valores dos contemplados com empréstimos. Um exemplo desse tipo de relação pode ser vislumbrado no Quadro 7.2 a seguir:

Quadro 7.2 - Relação de Empréstimos de março de 1925.

Nome	Função	Empréstimo
José Cícero Brasileiro	Conferente	250\$000
Manoel Duarte Coutinho	Agente de estação	100\$000
Octacílio Ricarte	Agente de estação	Quantia não declarada
Polycarpo Rodrigues	Agente de estação	200\$000
Antonio Granja	Chefe de trem	500\$000
Antonio Firmino	Chefe de trem	100\$000
Sergio Alexandre Nunes	Chefe de trem	100\$000
João Alves de Carvalho	Chefe de trem	300\$000
José Augusto Pio	Chefe de trem	100\$000
Durval Lopes dos Santos	Telegrafista	200\$000
Luiz Teixeira	Agente de estação	300\$000
João Baptista Coelho Andrade	Agente de estação	200\$000
Antonio Ricarte Cunha	Agente de estação	400\$000
Eduardo Barbosa Mendes	Chefe de trem	300\$000
José Gomes Mesquita	Telegrafista	200\$000
Francisco Baptista Filho	Telegrafista	200\$000
Raymundo Ricarte Cunha	Agente de estação	100\$000

Fonte: Ata da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, de 26/03/1925.

Nessa lista, chama atenção o número de agentes, telegrafistas e chefes de trem que solicitavam empréstimos. Isso denota a maior facilidade de crédito concedida aos trabalhadores mais qualificados da ferrovia em detrimento dos operários menos especializados. Por outro lado, também era significativa a inadimplência dos trabalhadores que pediam empréstimo a Sociedade. Isso fez com que corresse listas de devedores, dentro da Beneficente, que vetavam o acesso a novos empréstimos.

Ganham destaque os pedidos para a compra de imóveis. A aquisição da casa própria era o sonho da maioria dos trabalhadores. Um lar para criar os filhos, por mais simples que fosse, tinha grande valor, já que o preço dos aluguéis sempre foi bastante

caro. A partir dos empréstimos concedidos pela Sociedade, muitos ferroviários puderam reformar ou comprar casas e terrenos para morarem com suas famílias.

Petições: Francisco Amâncio Maciel, operário especial de 3ª classe das Oficinas da Locomoção, solicitando o empréstimo da importância de 3:000\$000 (três contos de reis), para effectuar a compra de uma casa, cuja escriptura seria dada como garantia; Francisco Rocha Lima, 1º escripturario de E. F. Baturité, idem da importância de 2:000\$000 (dois contos de réis), para poder concluir uma casa que está construindo na **Praia do Peixe**, nesta Capital.³⁰⁷

Requerimento do consocio Jorge Vieira da Costa pedindo um empréstimo de hum conto de réis (1:000\$000) para ultimar a construcção de uma casa, devendo ser amortizado em prestações mensais de cincoenta mil réis.³⁰⁸

Communicou o theor do laudo da commissão designada para proceder a vistoria da casa situada a Rua Aracaty, cuja aquisição pelo consocio José Bezerra de Albuquerque (escriurário de 1º classe) foi autorizada na sessão anterior, tendo o conselheiro Raul Braga, proposto que fosse resolvido sobre a amortização do empréstimo autorizado, em vista do protesto do conselheiro José Carvalho feito quando da leitura da acta da sessão referida, proposta esta que posta em discussão foi approvada, por unanimidade, a amortização em 40 prestações.³⁰⁹

De Adriano Sabóia e Silva pedindo empréstimo de 2:800\$000 para a aquisição de uma casa a rua do Imperador nº22, distribuída a Falcão, Barros e Carvalho; de Raymundo Ferreira para adquirir uma casa à rua Marechal Deodoro nº 32, à mesma commissão.³¹⁰

Petição de Cyrilo Sereno Nobre, solicitando um empréstimo de 1:200\$000 para reformar uma casa – Distribuída à commissão de sindicância e informações.³¹¹

A partir dos requerimentos e petições, é possível ter noção do universo que envolvia a moradia dos trabalhadores ferroviários de Fortaleza no início do século XX: as casas dispostas próximas à linha férrea, os valores dos imóveis, as condições de financiamento e o perfil profissional dos requisitantes. Localidades como a Praia do Peixe, região onde moravam os pobres da cidade, nas imediações do bairro do Oiteiro, figuram ao lado de petições solicitando empréstimos para a compra de casas situadas nas imediações do centro da capital, o que aponta para uma diversidade na ocupação do espaço urbano por parte dos ferroviários. O valor dos imóveis, avaliados geralmente em torno de 1 a 3 contos de réis, evidencia o baixo nível material dessas moradias e as dificuldades de pagamento enfrentadas pelos trabalhadores, que tinham que se sujeitar a prazos curtos e prestações elevadas para o seu padrão de vida. As fontes ainda apontam,

³⁰⁷ Ata da sessão de 07 de agosto de 1925.

³⁰⁸ Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.

³⁰⁹ Ata da sessão de 29 de janeiro de 1930.

³¹⁰ Ata da sessão de 21 de agosto de 1930.

³¹¹ Ata da sessão de 05 de fevereiro de 1931.

no caso da compra de casas, a presença predominante de profissionais qualificados, como no caso do “operário especial de 3ª classe das Oficinas da Locomoção, Francisco Amâncio Maciel e do escriturário de 1ª classe José Bezerra de Albuquerque”, o que demonstra traços do perfil profissional da maioria dos associados beneficiados.

Outra situação verificada no caso dos pedidos de empréstimos na Sociedade Beneficente foram os exemplos de imóveis utilizados como garantia de pedidos de empréstimo. A prática de hipoteca na Sociedade Beneficente foi largamente difundida, sendo um recurso importante na avaliação das comissões de sindicância. Esse foi o caso dos pedidos expostos abaixo onde:

Sob a condição de ser dada à Sociedade a escritura da compra da casa como garantia e amortizada a respectiva quantia em vinte prestações, inclusive os juros de 1% ao mês.³¹²

João da Costa Gadelha, solicitando o empréstimo da quantia de 3:600\$000, oferecendo como garantia uma casa de sua propriedade, situada a rua Santa Isabel.³¹³

De Sebastião Antonio Bandeira, solicitando empréstimo sob hipoteca, com parecer firmado apenas pelo suplente Barros – apresente novo pedido com esclarecimentos necessários para a concessão.³¹⁴

Petição de João Pereira do Nascimento sobre empréstimo de 2:000\$000 oferecendo como garantia a casa à rua S. Thereza nº64, distribuída à Comissão – Gadelha, Cassiano e Benedicto.³¹⁵

A hipoteca figurava como um meio de liberação mais breve dos empréstimos. A casa, quando de propriedade do trabalhador, era seu bem mais valioso, o que leva a crer que essa era empenhada somente em casos de necessidade relevante. Entretanto, nem sempre a hipoteca era suficiente para garantir a liberação imediata de um empréstimo, como demonstra o caso do sócio Sebastião Antônio Bandeira, que, mesmo dando a casa como segurança, não obteve o crédito no momento de sua solicitação. Por outro lado, a presença desse tipo de contrato contribui para se supor que a Sociedade buscava cercar-se do máximo de garantias possíveis quando se tratava de empréstimos tidos como elevados.

A Caixa de Empréstimos criou uma nova situação na Sociedade, onde os trabalhadores poderiam ser beneficiados. O problema é que, junto com os empréstimos, vieram as dívidas. Os juros relativamente baixos atraíam muitos ferroviários, fazendo

³¹² Ata da sessão de 05 de março de 1925.

³¹³ Ata da sessão de 03 de junho de 1930

³¹⁴ Ata da sessão de 21 de agosto de 1930.

³¹⁵ Ata da sessão de 17 de outubro de 1930.

desse serviço um benefício bastante procurado; porém nem sempre os trabalhadores conseguiam saldar suas dívidas. Os débitos, quase sempre descontados em folha de pagamento, faziam os trabalhadores sentirem no dia a dia a redução dos seus salários, o que levava, em diversos casos, ao não-pagamento das prestações. Muitos associados entravam com requerimentos pedindo redução de juros ou suspensão temporária do pagamento.

A partir do final dos anos 1920, para normatizar a demanda por crédito e a relação de sócios devedores, foram criadas duas listas, que correspondiam a modalidades distintas de empréstimo. A primeira denominada “Devedores Diversos”, compreendia a forma clássica de empréstimo concedida pela Sociedade. Seus valores eram analisados pelo conselho e seus juros eram fixados em 2%, sendo necessário um fiador reconhecido pela Beneficente. A segunda lista, denominada “Empréstimos Especiais”, abarcava os casos extraordinários, sendo os juros geralmente mais baixos, concedidos em ocasiões de grande necessidade, sendo analisados pela Comissão de Sindicância e Finanças. Muitos associados discordando do julgamento das comissões, ou motivados pelas dificuldades, solicitavam para a lista de “Empréstimos Especiais”, ou solicitavam a unificação de seus débitos em uma única conta. Exemplos dessas ações podem ser vistas nos pedidos dos sócios:

De Waldemar Cabral Caracas, solicitando que seja mandado sustar por três (3) meses os descontos do seu débito em “Devedores Diversos” e “Empréstimos Especiais”.³¹⁶

de José Ferreira Mota, sobre transferência de débito – da conta “devedores diversos” para “empréstimos especiais” - Atendido.

de Raul de Castro, solicitando diminuição nos descontos do seu débito de farmácia – Atendido.

de José Camargo Lima, solicitando redução nos descontos mensais de seu débito – À comissão de sindicância para verificar e informar.

de Olegário de Oliveira, solicitando que o seu débito de 250\$000, na conta de “Devedores Diversos”, seja dispensada – Distribuída a comissão de sindicância.

de Cassiano Augustino Durand e D. de Moura Siqueira solicitando transferência de débito e redução de descontos mensais nas mesmas – O primeiro foi atendido, devendo os descontos serem efetuados em prestações mensais de 95\$000. O segundo foi distribuído à comissão de sindicância para dar o seu parecer.

de Olegário de Oliveira, solicitando que o seu débito de 250\$000, na conta de “Devedores Diversos”, seja dispensada – Distribuída a comissão de sindicância.

de Manoel Tinoco Pontes – Sobre transferência de Empréstimo mensal para Empréstimos Especiais – Celso Alves da Silva – Olympio Villarins –

³¹⁶ Ata da sessão de 05 de fevereiro de 1931.

Antonio Granja – Francisco Cilino Arraes, pedindo redução dos descontos que vem sofrendo mensalmente em folha da Beneficente.³¹⁷

Alguns associados pediram o perdão da dívida, sendo mais comum em caso de doença. Como fez o conselheiro José Bezerra de Albuquerque, representando o sócio Estevão Correia Lima, que “se achava gravemente enfermo e na mais extrema penúria”.³¹⁸ Nesse caso, o Conselho resolveu conceder um vale mensal de 60\$000 na forma de socorro, mantendo o débito aberto até que o sócio se restabelecesse. O auxílio também previa que, em caso de morte, seria abatido “50% no debito total do mesmo, sendo o restante descontado do respectivo pecúlio”.³¹⁹

Muitos empréstimos foram concedidos à revelia do regulamento do serviço, o que contribuiu para o crescimento da lista de devedores. No final dos anos 1920, a inadimplência entre os sócios era considerada elevada, fato que motivou o desligamento de diversos associados. Em 1927, foi divulgada uma lista dos “sócios eliminados” que teriam seus débitos cobrados judicialmente, sendo os valores bastante variados, conforme se vê no quadro a seguir:

Quadro 8.2 - Relação dos Inadimplentes de 1927.

Nome	Valor da dívida
Ernesto Cordeiro da Rocha	800\$000
Octavio Memória	1: 391\$300
Aida Barbosa Lima Vieira	697\$627
Euclides Vasconcelos Marques	476\$500
Raymundo Franklin de Mattos	1: 933\$800
Francisco de Paula Feitosa	1: 062\$100
Mario Porfírio	466\$500
Raymundo Domingues	202\$000
José Vicente Domingues	561\$100
Jacaúna Rocha Moreira	906\$150
João Gaspar Filho	400\$000
João Damasceno	202\$600
Antonio Pereira de Melo	202\$600
Mariano Martins	286\$600
Hercílio Arraes Mara	255\$400
Belarmino Albano	93\$000
Zeferino Galdino Trigueiro	67\$500

Fonte: Ata da sessão de 18 de abril de 1927.

³¹⁷ Ata da sessão de 20 de fevereiro de 1931.

³¹⁸ Ata da sessão de 02 de dezembro de 1926.

³¹⁹ Idem.

No quadro, chama atenção a presença de débitos elevados, como o do escriturário Octávio Memória, que chegou a dever uma quantia equivalente ao valor de uma casa popular do período. Entretanto, a maioria das dívidas era de valores inferiores a 600\$000, o que aponta para além das dificuldades materiais uma maior difusão dos empréstimos entre as categorias mais baixas da Estrada de Ferro.

Entre 1916 e 1930, a Beneficente dos Ferroviários havia financiado, por meio de empréstimos, imóveis no centro e nos arrabaldes de Fortaleza. Esses empréstimos destinados à compra de casas figuravam indistintamente entre vários outros pedidos de crédito, tendo em comum as mesmas regras e fontes de financiamento.

Essa situação começa a mudar a partir de 1931, quando a Sociedade inaugura uma nova modalidade de benefício, voltado particularmente para a aquisição de casas para seus associados. O benefício previa a formação de um fundo para o financiamento de casa, sendo esse formado por 5% das arrecadações com mensalidades, jóias, contribuições, juros e amortizações. A intenção era acumular o máximo de divisas possível para viabilizar o custeio de casas para os ferroviários.

Com relação à execução desse benefício, o estatuto de 1931 afirma que:

Art. 88 – Obtido os recursos, se feita a aquisição de terreno e logo após, iniciada a construção de casas em forma de vila ou não, em número não inferior a cinco de cada vez.

§ Único – Poderá a Sociedade também adquirir casas já edificadas, em qualquer local, de acordo com os desejos dos associados.

Art. 89 – As primeiras casas não deverão ser de custo superior a 3:000\$000 cada uma.

Art. 90 - A adjudicação da casa ao associado far-se-á da maneira que for estabelecida pela administração, para o que o associado entrará logo na posse da mesma, fazendo o pagamento por consignação mensal a título de aquisição de casa, descontado em folha, nos limites estabelecidos no regulamento a que se refere o decreto nº 17.146.

Art. 91 – A casa garantirá sempre a dívida do associado e as prestações pagas serão constituídas de amortização e juros, estes a razão de um e meio por cento ao mês, sobre o debito real do sócio.

Art. 92 – Terminado o pagamento serão ultimados os documentos da transferência definitiva do imóvel.³²⁰

Essa iniciativa demonstra a importância dos empréstimos para a aquisição de casas que foram adquirindo na Sociedade. Num contexto em que poucos tinham a propriedade do local de moradia, o aluguel, como regra na vida da maioria, era um peso

³²⁰ Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, de 1931. *In: Ata da sessão de 17 de maio de 1931.*

que tendia a se tornar insuportável por conta dos aumentos abusivos. Tanto que houve situações em que os ferroviários chegaram a discutir na Sociedade os custos dos aluguéis praticados em Fortaleza, como exposto abaixo:

Abaixo assignado de diversos consócios solicitando a interferência da Sociedade junto a quem direito, a fim de ser conseguido a diminuição dos alugueis de casas na cidade, o qual posto em discussão, o senhor Presidente ponderou que os Estatutos não autorizam a Sociedade a interferir sem que seja em beneficio exclusivo dos associados, sendo assim mesmo posto em votação, votando a favor os conselheiros Barros, Falcão, Gadelha e Benedicto e contra Cassiano, Bezerra e Alexandre Nunes.³²¹

Para muitos trabalhadores, a Sociedade era um meio de representação dos seus interesses coletivos, onde suas reivindicações poderiam ser ouvidas. Ainda que não haja evidências do envolvimento direto da Sociedade na questão dos aluguéis, é significativa a discussão na agenda da Sociedade, demonstrando que a dinâmica das Assembléias ia além das discussões sobre os socorros.

Segundo Blay, o aumento do preço dos aluguéis se deu, de modo geral, num contexto de expansão urbana, onde muitos investimentos se multiplicaram na produção de casas para alugar.³²² Profissionais liberais, donos de pequenos comércios ou oficinas, industriais, fazendeiros e viúvas herdeiras foram se transformando em proprietários de habitações destinadas ao inquilinato, sem qualquer controle por parte do Estado com relação às condições destas moradias. Essa situação, aliada ao crescimento demográfico, favoreceu o aumento exagerado dos preços dos aluguéis e a má qualidade de muitas dessas habitações.

Paralelo a esse processo, as vilas operárias foram-se configurando como outra forma de ocupação do espaço. Geralmente associadas ao local de trabalho, as vilas foram adquirindo diversos modelos, variando desde casas populares a residências elaboradas, onde os altos funcionários viviam. Como foi o caso da Vila Filomeno, situada no bairro de Jacarecanga, que servia de moradia para os altos funcionários da indústria Brasil Oiticica, que processava óleos vegetais nos anos de 1940 e 1950.

Para José Sérgio Leite Lopes, as vilas operárias foram-se estabelecendo como forma privilegiada de dominação de classe.³²³ Construídas na maioria das vezes

³²¹ Ata da sessão de 29 de dezembro de 1930.

³²² BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar**: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985, p. 11.

³²³ LOPES, José Sergio Leite. **A tecelagem dos conflitos de classe na cidade das chaminés**. São Paulo: Marco Zero, 1988, p. 16.

pelos patrões, tornavam mais eficiente a reprodução da força de trabalho, agindo como uma forma de controle da mão-de-obra.

Na Estrada de Ferro de Baturité, a construção de vilas de ferroviários obedeceu, na maioria dos casos, à proximidade com o traçado da linha férrea. A mais antiga dessas vilas data dos anos 1930, situada defronte à Oficina dos Urubus, localizada na atual Avenida Francisco Sá. Batizada de Vila Demóstenes Rockert em homenagem ao engenheiro chefe do período, reunia grande número de habitações, sendo sua distribuição viabilizada por sorteio.³²⁴

Entre o final dos anos 1930 e o início dos anos 1940, Nilton Almeida localizou em seu estudo outras vilas de ferroviários, demonstrando a presença dessa categoria em vários pontos de Fortaleza. Em 1938, é lançada a pedra fundamental da Vila Ferroviária do Otávio Bonfim, seguida pela construção da Vila do bairro da Aldeota. Já em 1941, tinha início a Vila Valdemar Falcão, no bairro Flores, próxima às estações de São Gerardo e Carlito Pamplona.³²⁵ A ferrovia e a presença de mão-de-obra acabam fomentando uma nova conformação urbana nessa área da cidade, atraindo indústrias e investimentos, o que fez desse espaço uma região de forte concentração proletária.

Essas construções ganharam incentivo do Estado, no contexto do Governo de Getúlio Vargas, que abriu linhas de financiamento para habitação dos trabalhadores. A partir do Decreto-Lei 58, que regulamentou a venda de lotes e casas a prestações às Carteiras Prediais da Caixa de Aposentadorias e Pensões, depois transformada em Instituto de Aposentadorias e Pensões, muitos trabalhadores tiveram acesso a essas moradias, fazendo desse momento um marco na história das políticas habitacionais.³²⁶

Antes desse período, a Sociedade Beneficente havia iniciado uma política própria de financiamento de casas para os seus associados, sendo pioneira no âmbito ferroviário cearense nesse tipo de serviço. Em 1931, ao contrário do que acontecia em diversas estradas de ferro do país, que construíam vilas operárias atrelando a moradia dos trabalhadores aos interesses de controle e produtividade das empresas, os sócios da Beneficente recorriam à concessão de empréstimos para a compra de casas com um pouco mais de liberdade, já que havia a possibilidade de os trabalhadores escolherem o

³²⁴ ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de Fortaleza**: rebeldes pelos caminhos de ferro. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Ceará - UFC. Fortaleza, julho de 2009, p.90-91.

³²⁵ Idem, *ibidem*.

³²⁶ Idem, *ibidem*, p. 94.

local e o imóvel de sua preferência. Os trabalhadores também tinham acesso à propriedade dos imóveis e não apenas ao seu usufruto, o que representava para a maioria desses a realização de uma conquista.

Segundo o art. 88, do estatuto de 1931, a construção das casas poderia ser efetivada na forma de vila ou de forma esparsa, distribuídas em vários pontos da cidade. Ficou ainda estabelecido que a Sociedade poderia adquirir imóveis edificadas em qualquer local, de acordo com o desejo do associado, o que demonstra uma maior margem de negociação no caso da Beneficente.

A escolha dos contemplados far-se-ia de acordo com sua carência e a partir da análise de uma comissão escolhida entre os membros do conselho. Aceito o associado, teria a posse do imóvel, sendo seu pagamento descontado em folha, como normalmente se procedia na Beneficente, fazendo-se do valor da casa uma garantia de cumprimento do contrato na forma de hipoteca.

Os empréstimos para financiamento de casas foram restringidos por conta do alto índice de inadimplência, a partir de meados de 1932.

2.6 A Escola da Sociedade Beneficente

A missão de instruir foi outro aspecto de importância na Sociedade Beneficente. Para algumas categorias, a educação formal poderia ser um meio de redenção social, de ascensão pelas letras, dentro de uma sociedade que valorizava o saber formal. Esse parece ter sido o desejo de muitos caixeiros que sonhavam em se tornar sócios ou donos do seu próprio estabelecimento. Para a maioria dos trabalhadores ferroviários, a escola tinha pretensões mais modestas. Era uma oportunidade de ter acesso às primeiras letras, de ver os filhos irem à escola. Uma chance de se alfabetizar, de poder ler o jornal, um livro, de escrever uma carta a um parente distante. Havia poucas escolas na cidade e o material escolar, por simples que fosse, era caro para os trabalhadores.

Para Gonçalves, a vontade do auto-esclarecimento, buscado por muitos trabalhadores, encontrou na imprensa operária, associada aos múltiplos mecanismos “de difusão das ‘novas idéias’ uma de suas mais significativas expressões”.³²⁷ Através das

³²⁷ GONÇALVES, Adelaide. **A imprensa dos trabalhadores no Ceará de 1862 aos anos 1920**. Tese (doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2001, p. 304.

folhas operárias, trabalhadores ouviam notícias, romances sociais, reivindicações, e se iniciavam no mundo das letras, fazendo de suas páginas sua cartilha.

Gomes afirma que os jornais operários entendiam a imprensa como uma missão, que tinha o papel de instruir os trabalhadores.³²⁸ Nesse sentido, a militância e a formação doutrinal carregavam a responsabilidade de lutar não apenas por melhores condições materiais, mas pela promoção de seres humanos mais desenvolvidos do ponto de vista intelectual. Boa parte desse espírito tinha inspiração nas idéias positivistas de progresso e civilização que influenciaram as organizações proletárias. Nesse ponto, Thompson lembra que a consciência de classe associada ao autodidatismo era, sobretudo, uma consciência política.³²⁹ Paranhos afirma que a instrução operária, no sentido largo da formação, caracterizou-se por uma “arte de ligar política e cultura”, sendo a idéia de educação compreendida como um processo de formação permanente.³³⁰

No caso das Mutuais, Fonseca analisa as associações de tipo educativo, que constituíam escolas para os seus associados e familiares para a difusão de um determinado conhecimento, desde o ensino elementar à difusão do ensino popular, incentivando o gosto pela leitura.³³¹

Em 1918, grande número de associados da Beneficente, a diretoria e alguns representantes da administração da ferrovia participaram dos festejos de inauguração da Escola da Sociedade Beneficente. Também prestigiaram a cerimônia, a professora Judith de Oliveira Furtado, do grupo de docentes da capital, e o Sr. Álvaro C. Mendes, do jornal *Correio do Ceará*. Em meio às congratulações, o presidente da Sociedade, Henrique Eduardo Couto Fernandes, discursa sobre o sentido do ensino escolar no mundo do trabalho, na perspectiva da empresa:

Os sócios deveriam tomar sob sua guarda a escola que se inaugurava para a difusão do ensino aos filhos dos sócios e para os sócios adultos, que ocupados durante o dia nos trabalhos da estrada de ferro e suas oficinas, estão ainda mergulhado nas trevas da ignorância.³³²

Entusiasmado com o clima festivo, Couto Fernandes falou ainda sobre

³²⁸ GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Ed. FVG, 2005, p. 41.

³²⁹ THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**: a força dos trabalhadores. V. III. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989, p. 303.

³³⁰ PARANHOS, Kátia Rodrigues. Formação operária: arte de ligar política e cultura. *In: Educ. Soc. Campina*, vol. 26, n. 90, p. 266-288, jan./sbr. 2005. Disponível em: <<http://www.cedes.unicamp.br>>.

³³¹ FONSECA, Vitor Manoel Marques da. **No Gozo dos Direitos Cívicos: associativismo no Rio de Janeiro, 1903 – 1916**. Rio de Janeiro. Arquivo Nacional, FAPERJ. 2008, p. 126.

³³² Ata de Inauguração da Escola da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, 07 de janeiro de 1918.

os benefícios que colherão os alunos quando puderem ler os encaminhamentos sobre a arte que adoctaram quer nas officinas de ferraria e serraria, quer no manejo das machinas e locomotivas, tornando-se operários aperfeiçoados compreendendo melhores seus deveres e seus direitos.³³³

Na perspectiva do engenheiro, a instrução dos ferroviários guardava relação com a produtividade, sendo a alfabetização potencializada como adestramento do trabalho. Essa idéia de valorização da instrução como alavanca da produção estava em perfeita consonância com as Escolas Ferroviárias, que pregavam os princípios da organização científica do trabalho, baseada na obra de Frederick Taylor.³³⁴ Tornar-se operário mais aperfeiçoado, como defendido pelo engenheiro Couto Fernandes, significava melhor rendimento no trabalho, mais disciplina e adestramento técnico para as habilidades exigidas no cotidiano das Seções e especializações da Ferrovia.

Para os trabalhadores, a Escola da Sociedade era um espaço de aprendizagem e solidariedade no seu cotidiano. O analfabetismo, uma regra entre os trabalhadores, combatido nas sociedades proletárias, é tema fundamental para a compreensão do movimento operário. Aprender a ler poderia abrir um mundo novo, talvez, com mais oportunidades. Pelo menos, esse era o pensamento de muitos trabalhadores e associações. Isso não quer dizer que o analfabetismo foi uma barreira intransponível, ou que limitasse a consciência dos trabalhadores.³³⁵ O letramento era um entre os tantos aspectos valorizados nos discursos dos trabalhadores. Talvez sua maior importância esteja no acesso à informação.

Mantida pela Sociedade, a Escola teve grande parte do seu material de uso escolar doado por empresas e pela iniciativa da própria ferrovia. Como fez Sr. P. Ferreira, que doou “diversos volumes de livros escolares” e os empregados do almoxarifado e do tráfego, que “offertaram utensílios, canetas, lápis, lousas e papel para escripta e uso dos alunos da mesma escola”.³³⁶ Externa à ferrovia, a Escola também recebeu doação de comerciantes, como a importadora American Locomotive Sales Corporation, que doou “livros de instrução, papel almasso, penas e cadernos”.³³⁷ Já os

³³³ Ata de Inauguração da Escola da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, 07 de janeiro de 1918.

³³⁴ CAETANO. Coraly Gará. Qualificação e ferrovia: a experiência das escolas profissionais ferroviárias (1920 – 1945). In: RIBEIRO. Maria Alice Rosa (org.). **Trabalhadores urbanos e ensino profissional**. 2. ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1986, p. 237-240.

³³⁵ THOMPSON. Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa: a força dos trabalhadores**. V. III. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989, p. 304.

³³⁶ Ata da sessão de 15 de janeiro de 1918.

³³⁷ Ata da sessão de 20 de agosto de 1925.

comerciantes de Fortaleza, Borges Monte, E. Bezerra da Silva, Assis Bezerra, H. Ribeiro, Meton Gadelha e Quixadá \$ Cia, doaram “livros escolares, papel almasso, lápis, pennas, tinta, gis, e um mappa do Brasil”.³³⁸ Também foram adquiridas carteiras em mogno encomendadas diretamente para a escola, demonstrando zelo e apreço pela atividade escolar.

Essas ações refletem uma prática corrente nos anos de 1920, na cidade, quando sujeitos e agremiações se empenharam na promoção de ações de instrução ao povo contra o analfabetismo. Como no caso da “Liga Contra o Analfabetismo”, incluindo intelectuais e senhoras católicas. No entanto, a idéia de que o analfabetismo é a raiz de todos os males da ignorância não era um consenso. Para o grupo do jornal *Ceará Socialista*, Órgão do Partido Socialista Cearense, a causa do analfabetismo tinha razão na realidade de miséria vivida pelos trabalhadores pobres. O jornal ironiza que, junto à Liga Contra o Analfabetismo, deveria ser criada uma *Liga Contra a Carestia de Vida*³³⁹ para solucionar os problemas de falta de instrução dos trabalhadores.

No caso da Sociedade Beneficente, a Escola iniciou suas atividades com a “matrícula de 75 adultos e 46 parvulos (crianças)” no curso noturno.³⁴⁰ Funcionava nas dependências da Estação Central, numa sala que também servia de espaço para as assembléias da Sociedade. Em 1922, a Escola da Beneficente adotou o nome de *Escola Couto Fernandes*, em homenagem ao antigo presidente da Sociedade e engenheiro chefe da Estrada de Ferro. Fato amplamente agradecido pelo engenheiro, que se encontrava em Recife quando da honraria.

Para conciliar com as reuniões, foi resolvido “feriar-se a Escola Nocturna às quintas-feiras, para a realização das sessões de diretoria que se reunião na sala onde aconteciam as aulas”.³⁴¹ Com a contribuição voluntária dos associados e o contrato de professores para lecionar nas aulas oferecidas pela Beneficente, a pequena sala de aula foi crescendo. A cooperação pode ser sentida no cotidiano das aulas. Em março de 1924, o professor Claro de Andrade Junior pediu licença não-remunerada para tratamento de problema de visão,³⁴² sendo substituído pelo consócio Luiz Gonzaga Brígido Bastos, “que vinha auxiliando no ensino da escola gratuitamente”.³⁴³ No ano

³³⁸ Ata da sessão de 19 de fevereiro de 1925.

³³⁹ *Ceará Socialista*. Fortaleza, 27 de julho de 1919.

³⁴⁰ Ata de sessão de 28 de setembro de 1924.

³⁴¹ Ata da sessão de 04 de dezembro de 1924.

³⁴² Ata da sessão de 26 de março de 1925.

³⁴³ Ata da sessão de 02 de abril de 1925.

seguinte, Luiz Brígido foi efetivado professor do curso noturno da Escola da Sociedade,³⁴⁴ evidenciando o envolvimento e dupla jornada de muitos ferroviários em nome da instrução dos companheiros. Também foi admitido um servente para fazer o “asseio o salão em que funcionam as aulas, vencendo a gratificação mensal de trinta mil reis (30\$000), sendo posteriormente elevado para 40\$000”.³⁴⁵

Os professores pagos pela Sociedade recebiam gratificações nem sempre condizentes. Um exemplo desse descontentamento pode ser observado no requerimento da professora da Maria Carmelita Chaves, ao afirmar “que mesmo responsável pela elevada matrícula de 43 alunos, com a frequência aproximada de 30; seus vencimentos eram inferiores aos da suas colegas que trabalhavam no magistério público que recebiam 150\$000. Nesse caso, o Conselho se comprometeu a custear as despesas de transporte diário da professora entre Parangaba, onde residia, e a Capital, o que equivalia a 15\$700, por mês.³⁴⁶ Esse episódio, demonstra espaços de conflito e negociação entre Sociedade e professores. Esse período também marca uma mudança no perfil da Sociedade, que, a partir de então, vai-se tornando mais ampla, com a presença de diversos profissionais contratados estranhos ao serviço da Estrada de Ferro. Dois anos depois, o tema dos vencimentos dos professores voltava a ser discutido, sendo seus salários, ao final do processo, reajustados conforme o padrão adotado pelo Estado, o que significou uma conquista para eles.³⁴⁷

Em 1925, a Escola Couto Fernandes contava com dois horários de funcionamento, diurno e noturno, para atender a demanda dos filhos e dos trabalhadores da ferrovia. Pelo bom desempenho, os dois professores D. Carmelita Chaves e Luiz Gonzaga Bastos, foram homenageados pelo esforço e dedicação, sendo entregue a cada um, diplomas de sócios beneméritos.³⁴⁸

Sobre a qualidade do ensino, ao que tudo indica era boa, sendo, em algumas ocasiões, distribuídos prêmios aos alunos destacados, na forma de medalhas.³⁴⁹ Para divulgar as aulas, eram publicados na imprensa, em algumas ocasiões, temas especiais. Esse foi o caso do anúncio referente à aula especial em comemoração ao aniversário da Queda da Bastilha, no dia 14 de julho, ministrada pelo professor e farmacêutico Dimas

³⁴⁴ Ata da sessão de 22 de dezembro de 1926.

³⁴⁵ Ata da sessão de 21 de janeiro de 1925.

³⁴⁶ Idem.

³⁴⁷ Ata da sessão de 05 de março de 1927.

³⁴⁸ Ata da sessão de 03 de dezembro de 1925.

³⁴⁹ Ata de sessão de 04 de dezembro de 1924.

Pimentel Ramalho.³⁵⁰ Outra data referida nessas aulas especiais que chamou atenção versava sobre o aniversário de nascimento de D. Pedro Segundo. Nesse caso deve-se atentar para os conteúdos de civismo, as noções de poder e patriotismos presentes na Escola da Sociedade.

A partir de meados dos anos de 1920, a pequena sala de aula instalada nas dependências da Estrada de Ferro ganha um prédio alugado, na Rua Castro e Silva. Pouco tempo depois, foi criada uma comissão permanente de instrução para fiscalizar e auxiliar o trabalho da Escola Couto Fernandes. Nesse período, foi criado um Curso Secundário, com aulas de português, álgebra e moral e cívica.

A partir de 1931, tem início um esforço para a instalação de uma biblioteca na Sociedade Beneficente. Os livros, frutos de doações e de compra, tinham o intuito de formar o acervo da Biblioteca da Sociedade, que também serviria à Escola Couto Fernandes. Para tanto, foram criadas taxas destinadas especificamente à compra de livros para engrossar o acervo da agremiação. Sobre esse assunto, Luiz Gonzaga Falcão propunha que, em caso de resgate de pecúlio em vida, fosse revertida à biblioteca uma porcentagem do valor do benefício. Posteriormente, a partir da reforma do estatuto, foi instituída uma taxa fixa de 5% sobre os empréstimos concedidos pela Sociedade, que seria revertida à compra de livros e manutenção da Biblioteca anexa a Escola.

Segundo o estatuto de 1931, a Biblioteca havia sido fundada “Para o fim de melhor concorrer para a instrução e educação dos associados, sendo seu funcionamento anexo à Escola da Sociedade”.³⁵¹ Para reforçar essa orientação, ficava expresso, de modo específico no art. 94, que a Biblioteca iria adquirir “livros educativos, principalmente no que respeita à instrução moral e cívica”.³⁵²

Parte desse acervo encontra-se atualmente na sede da Sociedade, dando testemunho da experiência educativa e de leituras dos ferroviários. A maior parte dos livros é formada por coleções e enciclopédias, com destaque para a coleção de livros de bolso, do escritor francês Julio Verne³⁵³. A coleção *Grandes Edições Populares das Viagens Maravilhosas aos Mundos Conhecidos e Desconhecidos* parece ter sido uma

³⁵⁰ **Diário do Ceará**. Fortaleza, 17 de julho de 1923.

³⁵¹ Estatuto da Sociedade Beneficente de 1931. *In*: Ata da sessão de 17 de maio de 1931.

³⁵² *Idem*, *ibidem*.

³⁵³ **Júlio Verne** nasceu na França em 1828, vindo a morrer em 1905, tendo escrito mais de 70 livros. É considerado por críticos literários o precursor do gênero de ficção científica, tendo feito previsões em seus livros sobre o aparecimento de novos avanços científicos, como o submarino, máquinas voadoras e viagem à Lua.

das mais lidas pelos sócios da Beneficente (o que demonstra o gosto pela literatura entre os sócios da Mutual). Os livros datados do século XIX encontram-se, muito deles, marcados, com anotações e assinados, demonstrando marcas subjacentes ao uso. Alguns contêm dedicatórias e outros guardam fortes indícios de terem sido doados por pessoas ligadas à Sociedade.

Quadro 9.2 - Volumes da obra de Júlio Verne da biblioteca da Sociedade Beneficente.

<p>Coleção - <i>Grandes Edições Populares das Viagens Maravilhosas aos Mundos Conhecidos e Desconhecidos</i>.³⁵⁴</p> <p>Família Sem Nome – Primeira parte – Os filhos do traidor. Matias Sandorf – Primeira parte – O pombo correio. Matias Sandorf – Segunda parte – Cabo Matifoux. Matias Sandorf – Terceira parte – O passado e o presente. Em frente da Bandeira. O Soberbo Orenoco – Primeira parte – O filho do coronel. O Soberbo Orenoco – Segunda parte - Uma Cidade Flutuante – Obra premiada pela academia das ciencias de França Fora dos Eixos. Os Filhos do Capitão Grant – Primeira parte – America do Sul. Os Filhos do Capitão Grant – Segunda parte – Austrália Meridional. Os Filhos do Capitão Grant- Terceira parte – Oceano pacifico. A Esphinge dos Gelos – Primeira parte – Viagem aos Mares Austrais. Viagem ao Centro da Terra. Um Heroe de Quinze Annos – Primeira parte - A Viagem Fatal. Um Heroe de Quinze Annos - Segunda parte – Na África – A Mulher do Capitão Branican – Primeira parte - À Procura dos Náufragos. A Mulher do Capitão Branican - Segunda parte – Deus Dispõe. Os Exploradores do Século XX – Volume II A Ilha Misteriosa – Primeira parte – Os Náufragos do Ar. A Ilha Misteriosa – Segunda parte – O Abandonado. A Ilha Misteriosa – Terceira parte – O Segredo da Ilha. Dois Annos de Férias – Primeira parte - A Escuna Perdida. Dois Annos de Férias – Segunda parte – A Colônia Infantil. A Escola dos Robinsons. A Casa a Vapor – Primeira parte – A Chamma Errante. A Casa a Vapor – Segunda parte – Ressuscitada. Da Terra à Lua: Viagem directa em 97 horas e 20 minutos. Norte Contra Sul – Primeira parte – O Ódio de Texar. Norte Contra Sul – Segunda parte - Justiça! A Galera Chancellor. O Castello dos Carpathos. O Caminho da França. O Pharol do Cabo do Mundo Miguel Strogoff - Primeira parte – O Correio do Czar. A Jangada – Segunda parte – A Justificação. Aventuras do Capitão Hatteras – Segunda parte - O Deserto de Gelo. Aventuras do Capitão Hatteras - Primeira parte - Os Inglezes no Polo Norte. A Ilha de Helice – Primeira parte – A Cidade dos Bilhões. Náufragos do Jonathan - Volume II. Cinco Semanas em Balão: Viagem Através da África. Aventuras de Tres Russos e Três Inglezes. A Volta ao Mundo em Oitenta Dias.</p>
--

Fonte: Acervo da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

³⁵⁴ Todos os livros da Coleção - *Grandes Edições Populares das Viagens Maravilhosas aos Mundos Conhecidos e Desconhecidos*, de Julio Verne, foram publicados no Rio de Janeiro. Também trazem como nota bibliográfica a seguinte assertiva: Livraria Francisco Alves – Paula de Azevedo & Cia . 166, Rua do Ouvidor – Rio de Janeiro / Livraria Aillaud & Bertrand / 73-75, Rua Garret, Lisboa.

Os títulos sobre aventuras, viagens marítimas, naufrágios, lugares distantes e ilhas misteriosas fazem imaginar como os ferroviários liam esse tipo de literatura. Ao se transportar ao mundo maravilhoso das histórias de Júlio Verne, talvez, muitos ferroviários o fizessem dialogando com sua própria experiência de trabalhadores viajantes de trem. O trem que encurtava as distâncias, que levava pessoas e idéias. Os 43 livros da coleção *Grandes Edições Populares das Viagens Maravilhosas aos Mundos Conhecidos e Desconhecidos* são evidência desse universo que interagiu com os ferroviários e filhos de ferroviários da Escola da Sociedade.

Também compunham o acervo da Biblioteca da Sociedade Beneficente enciclopédias, como: “*Thesouro da Juventude*: encyclopedia em que se reúnem os conhecimentos que todas as pessoas cultas necessitam possuir, offerecendo-os em forma adequada para o proveito e entretenimento dos meninos.”, *com introdução de Clovis Bevilaqua*,³⁵⁵ e a “*Encyclopédia e Dicionario internacional*: organizado e redigido com a collaboração de distinctos homens de sciencia e lettras brasileiros e portugueses”, ambas editadas no Rio de Janeiro. As duas enciclopédias reúnem cerca de 30 livros, muito bem encadernados, guardados num armário no primeiro andar da sede da Beneficente. No caso de *Thesouro da Juventude*, por exemplo, em seu VIII volume, figuram histórias e verbetes com os títulos: “A terra, a natureza, a nossa vida, o novo mundo, o velho mundo, coisas que devemos saber, homens e mulheres celebres, os contos, as bellas acções, livros famosos, os porquês, coisa que podemos saber, poesia e licções attrahentes”. Esses temas englobam vários aspectos do conhecimento humano com o intuito de formar, como o próprio título indica, pessoas mais completas. Com relação ao uso escolar, as enciclopédias, ao que tudo indica, serviam como suporte de pesquisa aos alunos da Escola da Sociedade, sendo sua conservação no tempo uma evidência do zelo com relação aos livros da Biblioteca da Beneficente.

³⁵⁵ Clóvis Bevilaqua, jurista, filósofo e literato. Nasceu em Viçosa no Ceará, em 04 de outubro de 1859. Estudou direito na Faculdade do Recife, tendo-se destacado como autor do Código Civil brasileiro de 1899.

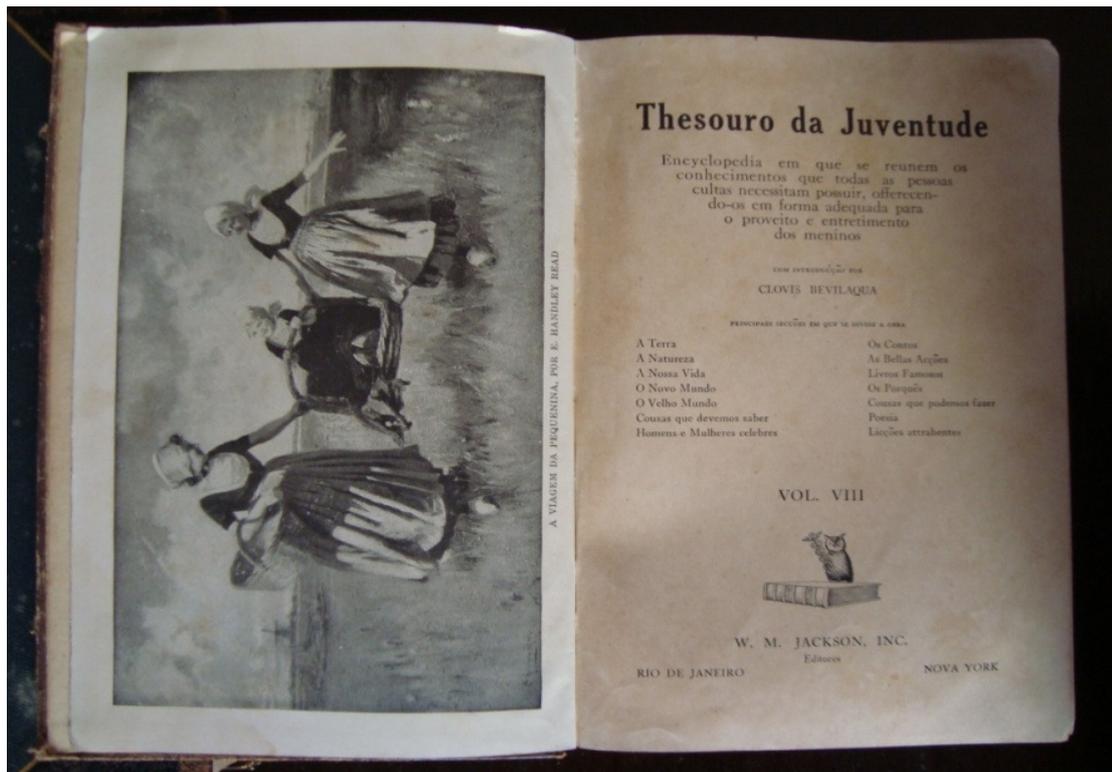


Foto 6 - VIII volume da *Coleção Thesouro da Juventude*. Fonte: Acervo da Biblioteca da Sociedade Beneficente.

De modo geral, esse tipo de biblioteca foi bastante difundido em meio às associações de trabalhadores. Muitos destes viam na instrução um meio de redenção social onde o conhecimento era o caminho para a compreensão do mundo. Em Fortaleza, outros exemplos de biblioteca desse tipo são encontrados na Sociedade Fênix Caixeiral, Círculos de Operários e Trabalhadores Católicos São José e no Centro Artístico Cearense. No caso da Sociedade Beneficente, chama atenção a longevidade da Escola Couto Fernandes, que funcionou por quase cem anos, como demonstra o quadro comemorativo.



Foto 7 - Comemoração aos 50 anos de Fundação da Escola da Sociedade Beneficente. Fonte: Acervo da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

Na imagem acima, alunos posam para a fotografia em comemoração aos cinquenta anos da Escola da Sociedade em 1968. De caráter misto, a instituição, fundada pelos ferroviários em 1918, atravessou o tempo, chegando a receber investimentos da RFFSA e do Estado. A partir de então, começou a matricular alunos também sem vínculos com a ferrovia, tornando-se uma instituição de ensino conceituada em Fortaleza. A presença do grande número de alunos na imagem pressupõe o relevo da Escola da Beneficente ao longo de sua história. Nos anos 1980, a escola foi desativada em razão das dificuldades financeiras, tendo seu patrimônio, em parte, vendido.



Foto 8- Pintura em Azulejo localizada na entrada da Sociedade Beneficente, onde funcionou a Escola da Sociedade.

Nessa imagem, pintada em azulejo por encomenda do tesoureiro da RVC, Paulino de Farias, figura o estandarte da Escola Couto Fernandes ladeado pelas datas de fundação e restauração da Sociedade, seguido do decreto de utilidade pública nº 75 do Governo Estadual.

2.7 A Cooperativa de Consumo

A experiência dos trabalhadores pobres esteve historicamente ligada à experiência da carestia dos gêneros alimentícios. Uma das principais funções assumidas pelas sociedades operárias foi o socorro mútuo, que se destinava, antes de tudo, a assegurar a integridade física dos seus associados, o que incluía não deixá-los morrer de fome. Para Linhares e Silva, as causas da “vida cara” tinham inúmeras razões, entre elas, a inflação decorrente da política econômica dos primeiros anos da República, o monopólio do comércio externo e a especulação dos açambarcadores locais e regionais.³⁵⁶

Em Fortaleza, as dificuldades da carestia de vida dos trabalhadores pobres podem ser acompanhadas pela intensa mobilização da imprensa operária, que

³⁵⁶ LINHARES, Maria Yedda Leite & SILVA, Francisco Carlos Teixeira Da. **História política do abastecimento (1918-1974)**. Brasília: Binagri, 1979, p. 29.

reivindicava o controle dos preços dos alimentos, responsabilizando os comerciantes e o governo pelo estado de miséria da maioria da população.

Em 1919, o jornal *Ceará Socialista* denuncia a situação dos trabalhadores dos Correios, Telégrafo, Estrada de Ferro, Delegacia, Obras Públicas e do Porto. Segundo o Jornal, essas eram as categorias que mais sofriam os efeitos da carestia de vida, sendo a “classe postal” a mais atingida dentre as citadas. Sobre as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores dos correios, o jornal afirma que:

[...] De fome, sim, sinão vejamos: A administração dos correios do Ceará é composta de 64 empregados, (dos quaes 44 casados), percebendo na media 200\$000, porquanto si o Administrador, Contador, Thesoureiro, Chefe de Secção, 1º, 2º e 3. Officiaes e Amanuenses ganham mais disto, os praticantes, carteiros e serventes de 1º e 2º classe, ganham muito menos. Portanto, regula, na media para cada empregado, a bagatella de 200\$000. Cada infeliz destes, com oito pessoas nos costados, mais ou menos, gasta no mínimo, diariamente o seguinte:

Kilo e ½ de carne.....	2\$100
½ kilo de assucar.....	\$600
2 litros de farinha.....	\$700
½ litro de feijão.....	\$300
½ litro de arroz.....	\$600
1 litro de leite.....	\$600
Toucinho.....	\$200
Banha.....	\$200
Café.....	\$400
Pão.....	1\$000
Tempero.....	\$300
Verdura.....	\$300
Aluguel.....	2\$000
Kerozene.....	\$100
Manteiga.....	\$400
Lenha.....	\$400
Total	<u>10\$400</u>

Quer dizer que no fim do mês está com uma despeza de 312\$000! Isto só em matéria de comida (mediocrementemente passando já se vê), sem contar com a despeza dos sapatos, da roupa lavada e engomada, vestuário, creandos, educação dos filhos, pharmacia. Etc.³⁵⁷

Fonte: **Ceará Socialista**, 17 de agosto de 1919.

As dificuldades dos trabalhadores, que empregavam praticamente todo o salário em comida e habitação, são evidenciadas no relato do *Ceará Socialista* como uma realidade presente na maioria dos lares proletários. Tomando como exemplo, o caso dos trabalhadores dos correios, que tinham vencimentos semelhantes aos de muitos

³⁵⁷ **Ceará Socialista**. Fortaleza, 17 de agosto de 1919.

ferroviários,³⁵⁸ é perceptível o peso que os gêneros de primeira necessidade representam no cotidiano das famílias pobres, mesmo de trabalhadores tidos como qualificados.

A partir do exemplo citado, é possível imaginar a existência de contextos ainda piores, como no caso dos trabalhadores jornaleiros, que ganhavam diárias inferiores às dos profissionais especializados, sendo esses o grosso da força de trabalho existente.

No contexto de demanda por melhorias materiais, em meados dos anos 1920, dá-se a criação de uma Cooperativa de Consumo para os sócios da Beneficente. Esse tipo de iniciativa, praticada por algumas associações, visava atenuar os problemas de carestia com gêneros de primeira necessidade. A Cooperativa funcionava com a compra de alimentos no atacado e a venda no varejo às famílias dos associados. A farinha, a rapadura, o feijão, o arroz, a carne seca, o carvão e o querosene representavam os gêneros mais consumidos pelas famílias dos trabalhadores, sendo desse modo os de maior incidência na Sociedade. Os produtos eram armazenados e dispostos a venda para os trabalhadores. A Cooperativa era um benefício que poderia melhorar suas condições de vida, colocando um pouco mais de comida na mesa de suas famílias.

Em 1924, a Cooperativa de Consumo dos Funcionários Públicos Federais ofereceu descontos, na compra de gêneros, aos sócios da Beneficente dos Ferroviários. Em troca, a Sociedade compraria cinco ações da cooperativa, ao custo de cem mil réis cada. O acordo permaneceria até a construção da sede da Sociedade Beneficente e a instalação da sua própria Cooperativa de Consumo. Segundo a carta proposta, o acordo ficaria acertado nos seguintes termos:

A Beneficente fica com cinco ações daquela constituição, no valor de cem mil reis cada uma; compromete-se a mandar descontar das folhas de pagamento, como se procede com as contribuições, as importâncias das compras feitas por seus associados; sobre total destas, terá a Beneficente a comissão de 1%. Objecto de larga discussão, foi enfim resolvido autorizar o Sr Presidente a entender-se com os directores da referida cooperativa para assentar o modo de proceder na prática e tomar as medidas convenientes”.³⁵⁹

³⁵⁸ O próprio artigo do *Ceará Socialista* inicia sua explanação ressaltando as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores empregados nas empresas gerenciadas pelo Estado, afirmando que ferroviários, trabalhadores dos correios, operários do porto e obras públicas vivenciavam as mesmas dificuldades quanto aos salários praticados pelo governo. (Ver: **Ceará Socialista**. Fortaleza. 17 de agosto de 1919).

³⁵⁹ Ata da sessão de 09 de agosto de 1924.

A Cooperativa acelerou a necessidade de sede própria, pois seu funcionamento, segundo os associados, ganharia em regularidade e qualidade.³⁶⁰ Para o conselho da Beneficente, a cooperativa dependia da aquisição da sede social, pois,

tendo vista o crescimento dos serviços mantidos pela Sociedade e do projecto da instalação de uma cooperativa, deve-se adquirir um prédio próprio, no qual haja accommodation sufficiente para comportar os serviços já existentes e ainda offereça espaço pra a instalação dos depósitos de gênero, exigidos pela criação da cooperativa.³⁶¹

Não foram encontradas evidências da continuidade da Cooperativa de Consumo da Sociedade Beneficente no início dos anos 1930. Entretanto, sabe-se que, nos anos 1940, havia uma Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da RVC, como demonstra o jornal *O Ferroviário*: “Fértil em gêneros de alimentícios de utilidades diversas. Ali se reflete em tudo o gênero ativo e empreendedor do Sr. Euclídes Maia que dirige a cooperativa”.³⁶²

2.8 A Caixa de Seguros da Beneficente

Diferente das Beneficentes, que se caracterizavam quase sempre por Associações voluntárias de ajuda mútua, regidas por regras preestabelecidas, sem fins lucrativos, as Caixas de Seguros funcionavam de modo diferente. Esse tipo de organização, comum a partir do início do século XX, existia de modo autônomo, com contribuições mensais. Semelhante às Sociedades de Socorro Mútuo, algumas dessas organizações também se propunham a prestar auxílios, sendo o resgate de pecúlios o serviço mais habitual. Diferente das mutuais, as caixas de seguros tinham fins lucrativos e funcionavam sem a participação dos segurados na administração da organização. Em realidade, negociavam os serviços previdenciários.

Na Beneficente, motivados pelo crescimento da agremiação, surge a idéia de uma Caixa de Seguros. Entre seus defensores estava o conselheiro Jaime Gaspar de Oliveira, que apresentou o projeto aos associados da Beneficente. Segundo este, a Caixa de Seguros representava um benefício suplementar aos sócios da agremiação. Esse projeto teve amplo apoio da diretoria da Sociedade, que, em mensagem dirigida aos associados, afirmava:

A Sociedade offerece nos novos serviços mais uma obra de proteção à família, para a qual vem a Directoria encarecer toda nossa atenção: trata-se

³⁶⁰ Idem.

³⁶¹ Idem.

³⁶² **O Ferroviário**. Fortaleza. Ano I, 1º de maio de 1946.

da criação de uma Caixa Especial de Seguros, com contribuições também especiais e cuja participação é facultativa aos associados, realmente, a instituição desta Caixa de seguros vem preencher entre nós uma grande lacuna, por isso que o pecúlio ordinário, por si só, não resolve a situação da família a quem a morte privou do seu arrimo.

Consócios! Tem sido a regara sem excepção ficarem as famílias dos nossos collegas fallecidos, sinão à mercê da caridade pública, pelo menos na dependência dos parentes ou mesmo estranhos porque é difícil e quase impossível cumprir o necessário programa de economia dentro de recursos tão reduzidos como são os vossos vencimentos.

Procurai, pois, attender ao futuro das vossas esposas e filhos, inscrevendo-vos na Caixa de Seguros. Evitai que com o vosso desaparecimento, que pode estar tão próximo, elles se tornem indigentes.

Uma pequena reserva, pois de mais 2\$000, por mês valerá à vossa família, por vossa morte, o dote de 1:000\$000; si puderdes concorrer com 5\$000 a monte já se elevará a 2:500\$000, como também será de 5:000\$000 se contribuídes com 10\$000.³⁶³

A carta apela aos sentimentos de proteção e responsabilidade dos trabalhadores, dando como exemplo as privações vividas pelas famílias que tiveram seu arrimo falecido. O documento também sugere que, somente a Beneficente não é garantia para a segurança das famílias dos ferroviários, sendo a Caixa de Seguros um fundo adicional aos serviços da Sociedade. Mas quem poderia custear esse tipo de serviço? Certamente poucos trabalhadores tinham meios para elevar suas contribuições mensais. Isso por a maioria dos trabalhadores dispor de poucos recursos.

Foram criadas três categorias de segurados, que se dividiriam conforme o valor das contribuições dos associados, sendo no máximo de 6\$000. O projeto também previa que decorridos 25 anos seria entregue o seguro integral ao sócio sobrevivente.

Contudo, era condição obrigatória para “a admissão à Caixa de Seguros, que o associado gozasse de saúde. Já os sócios maiores de 40 anos estariam sujeitos ao aumento de 50% nas respectivas contribuições”. Os critérios de idade eram comuns nas sociedades, com o objetivo de não onerar a sociedade, regra nem sempre cumprida, prevalecendo em muitos casos as relações de solidariedade e identificação profissional.

A mensagem terminava conclamando os ferroviários a se filiarem à Caixa de Seguros: “Promovei, hoje mesmo, a vossa inscrição nesta Caixa de Seguros: lembrai-vos de que podereis morrer amanhã! Preenchei a inclusa proposta e a devolvi sem demora! Amparar a Caixa de Seguros é amparar a própria família!”.³⁶⁴

Para facilitar a entrada de novos associados, foram distribuídos formulários da Caixa de seguros no consultório da Assistência Médica da Sociedade.

³⁶³ Ata da sessão de 10 de novembro de 1924.

³⁶⁴ Ata da sessão de 18 de novembro de 1924.

Caso o associado mostrasse interesse, poderia fazer sua inscrição na secretaria da Sociedade.

Apesar do empenho da diretoria da Sociedade, a Caixa de Seguros não logrou êxito, sendo desativada pouco tempo depois: em 1928.

2.9 Assistência Jurídica

Em 1926, foi criada a Assistência Jurídica da Beneficente. Durante vários anos, a Sociedade recebeu pedidos de auxílio com relação a processos judiciais. Quase sempre envolvendo ações criminais de trânsito. Essas ações envolviam processos de acidentes ocorridos na malha viária, como atropelamentos, descarrilamentos e colisões, onde normalmente eram responsabilizados maquinistas, “brequistas”, condutores de trem e de tráfego. Na capital e no interior, os acidentes deixavam várias vítimas entre trabalhadores e moradores das cidades. Muitos ferroviários acabavam sendo responsabilizados pelos danos materiais e humanos que envolviam os acidentes na linha férrea, tendo que responder judicialmente. A ferrovia quase sempre se isentava de responsabilidades, deixando os trabalhadores à sua própria (falta de) sorte. Desse modo, os trabalhadores recorriam, quase sempre, à Sociedade Beneficente nos processos judiciais.

Como no caso do maquinista José Aquino, preso em Iguatu por vários meses, alegando ser perseguido por forças políticas locais. Ele conduzia uma locomotiva que se envolveu num acidente com vítimas fatais, sendo acusado de negligência. Mantido em cárcere, José Aquino obteve da Beneficente um socorro de 45\$000 mensais entregue a sua família, além da mediação na contratação do advogado Domingos Bonifácio de Oliveira, destacado para a sua defesa.³⁶⁵ Caso semelhante foi o do maquinista de 4ª classe, José Carvalho, que pedia um auxílio para a sua defesa perante a justiça de Maranguape, por conta do atropelamento de um homem que sua locomotiva colheu.³⁶⁶ Esse tipo de acidente era enquadrado como crime de trânsito, sendo muitas vezes inafiançável.

³⁶⁵ Ata da sessão de 05 de agosto de 1924.

³⁶⁶ Ata de sessão de 13 de novembro de 1924.

Mobilizados em atender essa demanda, em 1926, foi instituído, por meio de contrato entre a Sociedade Beneficente e o advogado Dolôr Uchoa Barreira,³⁶⁷ um serviço permanente de assistência jurídica destinado a defender os interesses da Sociedade e dos seus associados. No artigo 1º do seu regulamento, estavam expressos, em linhas gerais, os deveres da assistência, sendo estes:

Obriga-se a prestar seus serviços profissionais de advogado: §1º em qualquer inquérito policial em que os mesmos ajam envolvidos. §2º em processos criminais de qualquer natureza em que os ditos sócios figuram como autores ou réus. §3 em processos de habeas corpus que tenham de ser em favor dos mesmos requeridos, sempre que sofrerem ou se achem ameaçados de sofrer constrangimentos na sua liberdade individual.³⁶⁸

Essa, ao menos em tese, era uma proposta abrangente, pois além dos temas referidos, a Assistência também se obrigava a prestar auxílio em casos de acidente de trabalho, algo bastante avançado para a época.³⁶⁹ Noutras Associações de Ajuda Mútua, quando havia esse tipo de serviço, a cobertura era quase sempre limitada a processos civis envolvendo pessoas físicas. Ainda assim, se o réu fosse considerado culpado geralmente era afastado dos quadros da organização. Na Sociedade Beneficente União Operária, segundo seu estatuto se “o sócio envolvido em crime de prevaricação, irregularidade de conducta, perjúrio e homicídio, sendo reconhecido culpado criminalmente, será expulso da sociedade”.³⁷⁰

Com a criação do serviço jurídico da Beneficente, havia a promessa de acompanhamento e defesa dos trabalhadores nos problemas judiciais. Para dar suporte à assistência e a outros serviços da Sociedade, foi criada uma comissão permanente de finanças, justiça e sindicância, composta por dez membros,³⁷¹ para estudar e fiscalizar os pedidos e processos envolvendo associados.

No início dos anos 1930, a assistência judiciária ia-se firmando, ganhando a aprovação dos ferroviários. Isso podia ser visto, nas cartas lidas em assembléia

³⁶⁷ Dolôr Uchoa Barreira era advogado, tendo servido à Sociedade Beneficente por mais de uma década. Foi professor da Faculdade de Direito e membro do Instituto Histórico do Ceará. Publicou trabalhos na área jurídica, mas se notabilizou no cenário intelectual local com uma extensa obra sobre a História da Literatura Cearense.

³⁶⁸ Contrato de locação de serviços entre a Sociedade Beneficente e o advogado Dolôr Uchoa Barreira. *In*: **Ata da sessão de 29 de outubro de 1926.**

³⁶⁹ Idem.

³⁷⁰ APEC- Portarias Diversas - Estatuto da Sociedade Beneficente União Operária. 20 de abril de 1893.

³⁷¹ A Comissão de finanças, justiça e sindicância era formada pelos membros João da Rocha Salgado, Raul Braga, João da Costa Gadelha, Francisco Loêro Mendes, José Bezerra de Albuquerque, Alfredo Feitosa, José Ferreira Lima, Luiz Gonzaga da Silva, Sebastião Guimarães Costa e Julio Vianna da Silva Tavares.

agradecendo os serviços da assistência. Como fez “Francisco de Castro, comunicando e agradecendo a Sociedade por sua absolvição do crime por que estava sendo processado na capital”.³⁷² Entretanto, houve casos em que a assistência jurídica enfrentou certo dilema. Como proceder quando as partes em conflito eram associados à Beneficente? Sobre esse assunto, em sessão extraordinária, o consócio Napoleão Menezes relatava ter “sido vítima de uma covarde agressão, no dia 27 de janeiro ultimo, tendo recebido dois ferimentos, conforme exame procedido pelo medico da Policia desta Capital, onde se está procedendo a inquérito policial”.³⁷³ Nessa mesma ocasião, Napoleão Menezes se reportou à Sociedade, solicitando-lhe auxílio para o custeio dos serviços do advogado Dr. Raymundo Gomes de Mattos, que o acompanharia durante o processo. Napoleão Menezes reclamava esse auxílio, como forma de “justiça”, pois o agressor Francisco Isidoro havia-se antecipado, requisitando e conseguindo o apoio do advogado da Sociedade. Francisco Isidoro, preso em flagrante, entrou em contato com a Sociedade com o fim de ser representado em juízo pelo advogado da Beneficente.

O caso da briga dos ferroviários foi acompanhado pela Sociedade, onde muito se discutiu em torno do tema. O presidente da Beneficente chegou a ir pessoalmente à delegacia, a fim de se ter com o delegado sobre a permanência de Francisco Isidoro na prisão. Esse também esclareceu em assembléias que o advogado da Sociedade, Dr. Dolor Barreira, não estava agindo a favor de Francisco Isidoro, mas acompanhando o processo que estava sendo instaurado na Polícia. Ainda opinou sobre o assunto o conselheiro Benedicto Vieira, defendendo a tese de que o amparo da assistência judiciária fosse dado a ambos os associados. Já o suplente Antonio Barros dos Santos propunha que a Sociedade “se abstivesse de advogar as causas de Napoleão Menezes e Francisco Isidoro, por tratar-se de dois associados”, invocando um exemplo semelhante ocorrido recentemente na Phenix.³⁷⁴ O caso dos dois associados terminou com a libertação do sócio, que acabou sendo expulso da Sociedade.

Outro caso de destaque que contou com o apoio da assistência jurídica foi o episódio envolvendo o atropelamento do maquinista Júlio Moreira da Costa, colhido por um automóvel de propriedade do médico Leiria de Andrade. O maquinista de 1ª classe, atropelado na rua Barão do Rio Branco pelo *chauffeur* de nome Lauro, que conduzia o

³⁷² Ata da sessão de 05 de fevereiro de 1931.

³⁷³ Ata da sessão de 03 de fevereiro de 1930.

³⁷⁴ Ata da sessão de 05 de fevereiro de 1930.

automóvel foi socorrido e levado para a sede da Beneficente, onde recebeu os cuidados do Dr. Eliezer Studart, sendo levado em seguida para a Santa Casa de Misericórdia.³⁷⁵

Segundo o jornal *Gazeta de Notícias*, o “*chauffeur* criminoso”,³⁷⁶ logo depois do desastre, evadiu-se, deixando o trabalhador da RVC caído ao chão bastante ferido. O caso foi acompanhado pelo advogado da Sociedade Dolor Barreira, que entrou com uma ação de indenização para valer os direitos do ferroviário vitimado.³⁷⁷

Conforme se observa na imagem, pode-se ter noção dos danos físicos causados pelo acidente, que, segundo laudo médico, inutilizou a perna esquerda do maquinista.

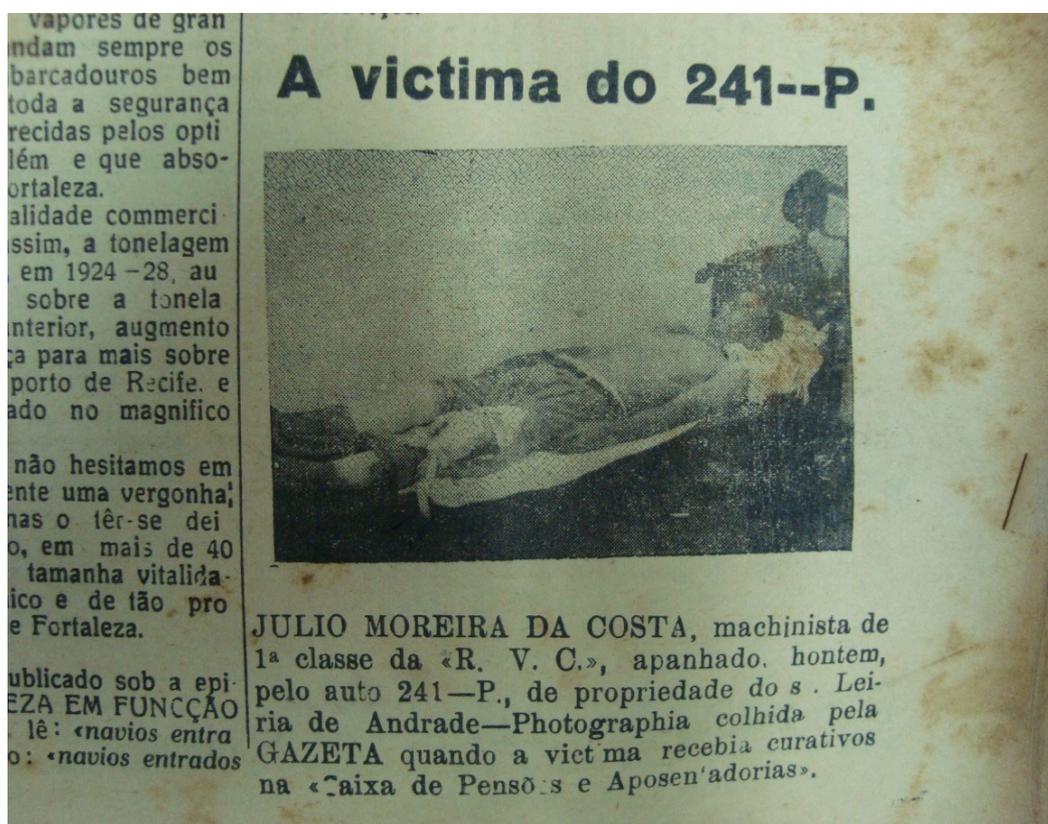


Foto 9 – Ferroviário atropelado em acidente de trânsito. Fonte: **Gazeta de Notícias**. Fortaleza. 11 de fevereiro de 1931.

Quanto às ações ocorridas nas cidades do interior, ao que tudo indica, poucas contaram com a presença do advogado da Beneficente. Provavelmente, pelas próprias limitações impostas, de apenas um profissional. Desse modo, a maioria das

³⁷⁵ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 1º de fevereiro de 1931.

³⁷⁶ Idem. Fortaleza, 11 de fevereiro de 1931.

³⁷⁷ Idem.

petições caminhou para a trilha das indenizações ou para os pedidos de pagamento de contas de serviços prestados por advogados particulares contratados na própria cidade, como é o caso da petição a seguir:

consócio Francisco de Castro, solicitando um auxílio na importância de 2:000\$000, para pagar a dívida que contraiu com o advogado Lanio Nogueira, seu defensor no processo-crime que lhe move a justiça de Icó – Atendido, parcialmente do seguinte modo: Foi-lhe conseguido um empréstimo de 1:000\$000, resgatável em 22 prestações de 50\$000, inclusive os juros, bem como um auxílio de 500\$000.³⁷⁸

De certo modo, esse exemplo confirma uma prática efetivada pelos trabalhadores ferroviários das cidades do interior, de cobrarem da Beneficente o ressarcimento de quantias dispensadas em serviços que a Sociedade se comprometeu a efetuar.

O advogado Dolôr Uchoa Barreira esteve à frente da Assistência Jurídica da Sociedade Beneficente em todos os seus assuntos, sendo desligado dela em 1931, por razões de discordância com o Conselho da Mutual, voltando ao serviço da Beneficente no ano seguinte, tendo permanecido por mais alguns anos.

A partir dos anos 1930, a assistência jurídica diminuiu suas atividades, tendo menor participação nas ações judiciais envolvendo trabalhadores ferroviários. Provavelmente por conta da instalação da Caixa de Aposentadorias e Pensões da RVC, que tinha entre suas atribuições um serviço de assistência judiciária.

Com o surgimento das primeiras leis trabalhistas e posteriormente com a criação da Justiça do Trabalho no contexto de reformas do Governo Vargas, novos meios de acesso à defesa dos interesses sociais e jurídicos dos trabalhadores foram sendo forjados. Segundo Gomes, a partir da Lei de Sindicalização de 1931, houve, por parte do Estado, um grande esforço para atrelar as organizações de classe ao controle do governo, fazendo desse modo com que muitas associações e serviços desenvolvidos pelas sociedades de trabalhadores desaparecessem ou se enquadrassem nos moldes da nova legislação.³⁷⁹

No caso dos ferroviários, esse movimento pode ser observado tendo em consideração o processo que criou as Caixas de Aposentadorias e Pensões que se instalaram a partir de 1923. Em 1928, foi instalada a Caixa de Aposentadoria da RVC,

³⁷⁸ Ata da sessão de 05 de Janeiro de 1931.

³⁷⁹ GOMES. Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Ed. FVG, 2005, p. 163.

que, junto com a Sociedade Beneficente, prestava auxílios aos trabalhadores ferroviários do Ceará. Essa mudança na conjuntura se refletiu nos benefícios da Sociedade, fazendo com que, em meados dos anos 1930, a Beneficente passasse por transformações significativas na sua prática.

3 A SOCIEDADE BENEFICENTE E CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES DA REDE DE VIAÇÃO CEARENSE.

*“Operário sofre que só pé de cego em caminho novo”.*³⁸⁰

A partir do final dos anos 1920, a Sociedade Beneficente viveu um período de mudanças que se prolongou até o início dos anos 1930, quando foi considerada de Utilidade Pública pelo governo do Estado. As transformações na conjuntura socioeconômica e a própria dinâmica da agremiação marcaram esse período e contribuíram para esse processo.

Neste capítulo, abordo algumas dessas transformações, como a construção da sede social da Sociedade Beneficente, a formação da Caixa de Aposentadorias e Pensões da RVC, os conflitos internos à Sociedade, a luta por direitos e as mudanças internas na agremiação no início dos anos 1930.

Parte desse processo tem raízes no movimento dos associados iniciado em 1916, que visava ampliar as ações e benefícios da Sociedade Beneficente. Nesse espaço de tempo, a Beneficente incorporou grande número de associados e uma considerável estrutura, sendo reconhecida como uma das maiores agremiações de tipo mutualista do Ceará.

No contexto nacional e local, foi-se desenvolvendo uma série de movimentos associativos que reivindicavam o reconhecimento da cidadania dos trabalhadores, traduzida em direitos políticos, civis e sociais. A maioria dessas agremiações afirmava que somente com a criação de leis específicas de defesa do trabalhador seria possível falar em república e democracia.

Para Gomes, no início do século XX, o cenário sociopolítico brasileiro viveu um processo de crescimento do associativismo e das “*reações grevistas*”³⁸¹ dos trabalhadores. O motivo desse crescimento residia principalmente nas péssimas condições de vida e de trabalho que oprimiam as camadas proletárias.

Entretanto, esse processo se caracterizou pela heterogeneidade do movimento operário, que, entre meados do século XIX e o início do século XX, viu desenvolverem-se Sociedades de Socorro Mútuo, Partidos Operários, Ligas de Resistência, Círculos de Trabalhadores Católicos, Sindicatos e grupos Socialistas e

³⁸⁰ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 06 de março de 1931.

³⁸¹ GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 3. Ed. Rio de Janeiro: FVG, 2005, p. 59.

Anarquistas, todos, a seu modo, empenhados em defender os interesses dos trabalhadores. Também era diversificada a orientação política das associações, variando desde estratégias de enfrentamento e luta de classes à cooperação, baseada na idéia de corpo social e harmonia entre os diferentes grupos sociais.

Essa efervescência associativa, notadamente nos anos de 1917, 1918 e 1919, foi responsável por greves gerais e diversas outras ações de resistência em vários pontos do país, que convergiam em torno da reivindicação ao direito à jornada de oito horas de trabalho. Entretanto, o que se seguiu às jornadas heróicas da classe foi um intenso processo de repressão desencadeado pelo Estado.

No Ceará, no início dos anos 1930, a situação dos trabalhadores praticamente não havia mudado com relação às condições de trabalho, se comparada à virada do século. A permanência dos velhos problemas de carestia de vida, baixos salários, longas jornadas, entre outros, foi agravada pela crise econômica de 1929, que causou estragos na indústria, na agricultura e nos setores de serviços, como ferrovia e portos, que dependiam do fluxo de mercadorias para seu pleno funcionamento. Segundo o jornal *O Trabalhador Graphico*:

Os efeitos dessa crise tem-se feito sentir em todos os ramos das actividades profissionaes.

Os proletários, as eternas “bestas de carga”, é que irão resolver sobre os hombros a crise criada pelas contradições de um regime em estado comatoso. Na indústria de construção, têxtil, na graphica, no comércio, a situação é a mais negra possível. São despedidos em massa, a título de economia, dezenas e centenas de operários e empregados, enquanto outros têm os seus salários reduzidos de 50 a 60%.

Agora mesmo, acabam de ser demitidos das folhas A.C Mendes, Assis Bezerra e “O Ceará”, collegas nossos, com somma enorme de bons serviços prestados a essas empresas.

De que irão viver esses proletários?

Como sustentarão as suas numerosas famílias?³⁸²

A crise econômica era mais um agravante para uma situação de exploração que permanecia ao longo do tempo. O jornal, ao afirmar serem os proletários “eternas bestas de carga”, que arrastavam o fardo das contradições do capital, analisava a situação dos trabalhadores como uma consequência da própria dinâmica do sistema. Nesse ponto, o desemprego, que atingia setores variados, mostrava-se como uma das faces mais perversas, pois atingia a estrutura familiar do trabalhador.

Entre os ferroviários não era diferente. O arrocho salarial e a intensificação do trabalho tornaram-se sinônimos da crise financeira que atravessava o

³⁸² **O trabalhador graphico**. Fortaleza, 06 de setembro de 1930.

país. Para os dirigentes do Governo e da Estrada de Ferro, a situação requeria medidas de controle de gastos, o que trouxe no bojo de suas ações atrasos, diminuição de salário e cortes de pessoal.

No caso dos ferroviários da RVC, a situação não foi diferente, sendo o período compreendido entre o final dos anos 1920 e o início de 1930, um momento de grande tribulação para os trabalhadores ferroviários. Frente a esse contexto, e em solidariedade aos ferroviários, o jornal *O Trabalhador Graphico*, dedicou a seguinte menção:

Bem sei da situação vexatória que afflige a todos, nesta hora duvidosa, de crise e ganhos mesquinhos.

Vocês, como eu, pertencem à família dos párias, dos deserdados da sorte que só tem um direito: passar fome; e um só dever: trabalhar.

Os chefes dizem que a Estrada de Ferro precisa dos esforços e da boa vontade de vocês; enquanto trabalham como mouro, elles os parasitas, dormem em macias camas, em prédios confortáveis, tendo a prole garrulla e sadia, sem, para isto, fazerem menor esforço [...]

Anotem bem a vida de um guarda-freios ou trabalhador que faz o percurso em toda linha, com uma diária miseravel, para si e a família passando fome de cachorro, trabalhando como animal, enquanto nos escriptorios estes moçinhos emposados, ganham às vezes o duplo, para nada fazerem, e ainda zombarem da nossa miséria.

Isto é apenas a classe dos guarda-freios e trabalhadores, sem falar nas officinas da locomoção, onde um velho operário tem dado ataques de fraqueza (ou fome, melhor dizendo).

No deposito das machinas, há foguistas, antigos, preteridos sempre, nas suas classes para promoção, enquanto os protegidos dos chefes, vão lhes tomando os lugares

Enfim, nas carpintarias, na via permanente e tráfego, é o mesmo bacanal administrativo, para regalo de meia dúzia de rafeiros repugnantes, que andam a escutar por traz das portas, o que alguns operários conscientes conversam, para irem contar aos chefes com cinismo das suas canalhices [...] ³⁸³

A situação dos ferroviários, descrita nas páginas do *Trabalhador Graphico*, revelam as dificuldades materiais e a distância entre a ferrovia dos trabalhadores manuais e a dos escritórios. Além disso, expressa um regime de trabalho marcado por longas jornadas, distância da família, riscos de acidentes e baixos salários. O texto também ressalta as relações clientelistas presentes na empresa, condenando a atitude dos ferroviários que delatam seus companheiros para os chefes das sessões. Algumas dessas vivências fizeram parte da Sociedade Beneficente, onde se pode perceber, por exemplo, certa continuidade com relação às posições de mando da Estrada e da Sociedade.

Contudo, ao contrário da ferrovia, que se configurou como um espaço de exploração do trabalho, a experiência da Sociedade Beneficente se formou no campo da

³⁸³ **O trabalhador graphico.** Fortaleza, 18 de setembro de 1930.

assistência, solidariedade, amizade, cooperação e respeito à família dos trabalhadores. Esse foi um dos motivos que levou a Sociedade a empreender uma série de ações com o intuito de adquirir uma sede social própria, para melhor atender aos seus associados.

3.1 A Construção da Sede Social da Sociedade Beneficente.

Quando os trabalhadores se propõem a se organizar de modo efetivo, o lugar de sua associação se torna um imperativo. Muitas agremiações iniciaram suas atividades em modestos salões, tipografias, cafés, oficinas, ou mesmo em espaços públicos, como praças e parques. Entretanto, com o passar do tempo, ter uma sede fixa passou a ser sinônimo de coesão, identidade e união. Certas edificações se tornaram referência na cidade, como a sede do Centro Artístico Cearense, na Rua Tristão Gonçalves, ou o elegante prédio do Círculo de Trabalhadores e Operários Católicos São José, ou a imponente sede da Sociedade Beneficente Fênix Caixeiral.

Para Ademar Lourenço, a construção de sede, assim como o acúmulo de bens, como mobília e imóveis, era um sinal, em muitos casos, de longevidade da agremiação.³⁸⁴ Esse patrimônio era ainda uma reserva de capital que poderia ser mobilizada em tempos difíceis. Para além dos aspectos materiais, a existência da sede social vai-se configurando como um espaço de sociabilidade onde os trabalhadores e seus familiares participavam de eventos que reforçavam os laços de solidariedade. Cada sociedade vai construindo um calendário associativo em que os sócios se encontram fora do ambiente de trabalho e se realizam enquanto membros de uma mesma agremiação. A sede é quase sempre o cenário desses encontros. É o lugar onde são discutidos os problemas, são lidas as petições, onde os familiares pedem auxílios e cobram da administração o respeito às normas do estatuto. No caso da Beneficente, esse local deveria ainda acomodar o atendimento médico e farmacêutico, os serviços de empréstimos, as atividades recreativas e a instrução promovida pela Escola da Sociedade.

Segundo Fonseca, a sede social era também “uma das faces visíveis da associação na sociedade e, por isso, tanto a localização física quanto a sua arquitetura

³⁸⁴ SILVA JR., Ademar Lourenço da. **As sociedades de socorro mútuo**: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940). Porto Alegre. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p.127.

deviam funcionar como um monumento à própria associação e seus ideais, o que terminava por dignificar seus associados”.³⁸⁵

Entre os ferroviários da Sociedade Beneficente, o primeiro lugar de encontro foram as dependências da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité, na Praça Castro Carreira, no centro de Fortaleza. Nos galpões das oficinas, mestre, operários, chefes de serviços e engenheiros improvisavam assembléias entre máquinas, locomotivas, trilhos e rodas de ferro. Com o apoio da administração da ferrovia, as reuniões passaram a se realizar nos salões da Estação Central, no salão da diretoria e no escritório da via permanente.

Funcionando desde 1918, com aulas noturnas, a Escola da Sociedade Beneficente, depois batizada de Escola Couto Fernandes, em 1922, foi o primeiro passo rumo à construção de um espaço de uso exclusivo dos associados da Beneficente dos Ferroviários. Em 1924, foi alugado um prédio na Rua Castro e Silva, para servir de espaço à instrução dos alunos da Escola. Ao que tudo indica, a escola havia aumentado seu número de alunos trabalhadores e filhos de ferroviários. Nesse local também eram realizadas reuniões, assembléias e outras atividades da Sociedade.

Contudo, o prédio da Escola era insuficiente para suprir as necessidades da Mutual, o que levou a Sociedade a cogitar a possibilidade de construir ou alugar um prédio para servir as suas necessidades de reunião. Assim, a primeira sede social da Beneficente dos Ferroviários foi também um prédio alugado. Na Rua 24 de maio, nº 70, os associados tiveram seu primeiro endereço fora dos limites da Estrada de Ferro. Nesse mesmo ano, iniciou-se a busca por uma alternativa de construção de uma sede própria. A discussão em torno do tema pode ser acompanhada nas atas das assembléias onde:

Declarou o Sr Presidente que não tendo sido adotada nenhuma resolução concernente à sua proposta, apresentada na ultima sessão de aquisição do prédio de propriedade de Dona Leomisia Amália Lima, para installação da sede social, trazia novamente à discussão, pedindo aos srs directores que se manifestassem a respeito [...]

[...] Ficou ao presidente da S. B. P. E. F. B. autorizado a despende até a quantia de vinte e cinco contos de reis (25:000\$000) com a compra de um prédio e necessárias adaptações para servir de sede social”.

Falou director Dr. Gadelha, dizendo que sua opinião era que em vez de se comprar um prédio, que se adquirisse um terreno para construção de edificio próprio com accomodações sufficientes, no qual fossem installados todos os serviços mantidos pela Sociedade, bem como a cooperativa que a tem em vista fundar. Adiantou ainda que mandara examinar um terreno situado no inicio da rua do Imperador, cujas vantagens salienta a preconiza, propondo em seguida que fosse nomeada uma commissão para examinar o terreno de

³⁸⁵ FONSECA, Vitor Manoel Marques Da. **No gozo dos direitos civis**: associativismo no Rio de Janeiro (1903-1916). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008, p. 161.

que fala, e apresentar parecer sobre a conveniência da aquisição, bem como do orçamento e plantas do edifício a ser construída.

A Sociedade almeja, além do espaço para suas reuniões, centralizar os benefícios oferecidos pela instituição. A compra de um edifício pronto, ou a aquisição de um terreno, movimentou debates, pois, para muitos, o que estava em jogo, era a adequação do espaço aos benefícios oferecidos pela Mutual.

A Cooperativa de Consumo, referida na ata, destinava-se a venda de alimentos e produtos de primeira necessidade a um custo mais baixo do que o praticado no mercado para os trabalhadores da ferrovia, sendo a sede social considerada como um pré-requisito para a sua efetivação, pois seria o local de armazenamento e comercialização dos gêneros.

Em meio aos debates envolvendo a construção da sede social, havia quem defendesse a manutenção da Sociedade ligada às dependências da ferrovia. Para o consócio Raul Braga, a Sociedade deveria recorrer ao Ministro de Viação e Obras Públicas, “solicitando permissão para construir o edifício destinado a sede social, no terreno devoluto de propriedade da Estrada, na Praça Castro Carreira, contíguo ao armazém da Impostação”.³⁸⁶

Em 1925, a Sociedade continua empenhada no projeto da sede social, tendo recebido algumas propostas de venda de imóveis, incluindo uma da empresa Boris Frères. A firma francesa de importação e exportação Boris Frères & Cia., situada em Fortaleza, dispunha a venda um quarteirão com 28 pequenas casas, com frente para a Rua 24 de maio, onde a agremiação já havia alugado um espaço para suas sessões. A proposta é motivo de mais discussão, sendo levados em consideração, principalmente, os custos de aquisição do imóvel. Segundo o Engenheiro Júlio Viana da Silva Tavares, presidente da Beneficente,

[...] a Sociedade não podia adquirir os prédios de propriedade da firma Boris Freres Cia., desta praça, situadas na Rua das Flores desta Capital, num dos quaes tem a Sociedade a sua sede, pois a citada firma pedia cento e oitenta contos de réis pelos mesmos (28 casas), preço que não convinha.³⁸⁷

Nesse período, a Sociedade recebeu outra proposta de venda de imóvel do Sr. Anthero Theophilo, “que possui uma casa na mesma rua 24 de maio, esquina com a

³⁸⁶ Ata da sessão de 12 de outubro de 1924.

³⁸⁷ Ata da sessão de 03 de setembro de 1925.

rua Senador Alencar, sendo oferecido a quantia de até setenta contos de réis pela mesma, sendo também rejeitada pelo conselho”.³⁸⁸ Essas negociações demonstram a necessidade e a disposição da agremiação para a aquisição da sede, bem como o interesse de alguns proprietários.

No ano seguinte, voltaram às discussões em torno da compra das 28 casas de propriedade da Boris Frères, localizadas no quadrante das ruas 24 de maio, Castro e Silva e Tristão Gonçalves. A oferta da firma francesa continuou no valor irredutível de cento e sessenta contos de réis (160:000\$000), sendo dado como alternativa o pagamento da metade do valor em dinheiro e a outra parte dividida em 12 prestações a juros de 1%. Ante o valor tão elevado, e tendo em consideração o interesse da Sociedade, foi nomeada uma nova comissão a fim de tratar da questão. O objetivo era conseguir abatimento, ou um prazo mais estendido, para o pagamento do imóvel.

Contudo, ao final da negociação, o sócio Cornélio Diógenes relatou que “Srs. Boris Frères & Cia se negaram, terminantemente, a fazer qualquer abatimento nos preços das casas”.³⁸⁹ Esse também ressaltou que, caso houvesse entendimento sobre o assunto, “a instalação de água e esgoto ficaria ao cargo do comprador”.³⁹⁰ Na mesma ocasião, Arthur de Moura Ramos, membro do conselho, teceu análise sobre o caso da compra das casas da Boris Frères, dizendo que:

A Diretoria da Beneficente discute presentemente a compra de 28 casas com 160 palmos de frente, fundos correspondentes (um quarteirão) pela importância de 160:000\$000, ou seja, 5:714\$285, por casa. Adicione-se a despesa de 2:000\$000 para cada casa, com a próxima obrigação para instalação d’água, que se vem procedendo nesta Capital, termos aquelle capital elevado à 216:000\$000. Compete-se em 19:200\$000 o imposto de transmissão que, por certo, correrá pelos cofres sociais e nesse caso fecharíamos a rosca com emprego de um capital representado pela avultada quantia, digo, avultada suma de 235:200\$000 ficando, assim, elevado o custo de cada casa a 8:400\$000. Segundo estou informado, o actual rendimento dos alugueis das casas aludidas se acha representada pela importância de 1:900\$000, que garante ao capital empregado um juro apenas de 0,8% ao mês. O mesmo capital em movimento rende normalmente à Sociedade 2% mensais, ou sejam: 2% de 235:200\$000=4:70\$000. comparando essa renda com a importância de 1:900\$000, proveniente dos alugueis dos prédios que fazem objecto da transação projectada, notaremos uma differença para menos de 4:704\$000-1:900\$000=2:804\$000, nesse mensalmente. Que não seja a aquisição dos citados prédios, para usufruir alugueis e sim para construir um prédio, dirão os nossos Conselheiros. Mesmo assim teríamos que acarretar com a despesa da demolição das mesmas casas, para somente possuímos um terreno que custou à Sociedade, apenas, o preço 1:470\$000, por palmo de frente com fundos de um quarteirão. Os nossos capitães (da Sociedade) se acham movimentados usufruindo uma renda de 2%, o que vem garantindo

³⁸⁸ Idem.

³⁸⁹ Ata da sessão de 24 de novembro de 1926.

³⁹⁰ Idem

com certo equilíbrio às despesas da mesma. Pergunto: Teríamos feito bom negocio adquirindo as casas em questão, de modo a merecermos elogios? Em tempo: Peço constar na acta esse meu parecer, na integra. (a) Arthur de Moura Ramos - Conselheiro.³⁹¹

É provável que as casas de propriedade da Boris Frères se tratassem de um cortiço onde famílias pobres eram acomodadas no centro de Fortaleza. A ausência de qualquer sistema de esgoto e fornecimento de água demonstra as condições precárias desse tipo de moradia. Entretanto, para a Sociedade, explorar os aluguéis e limpar o terreno para a construção da sede tinha custos e significados distintos. O argumento financeiro do sócio Arthur de Moura Ramos demonstra a inviabilidade do investimento, discriminando que os gastos com as reformas estruturais seriam muito caros, não sendo compensados pelo preço dos aluguéis.

No início de 1927, surge uma nova chance para a aquisição da sede da Beneficente. A idéia de ser adquirido, por quarenta contos (40:000\$000), um prédio pertencente ao Sr Antonio Diogo de Siqueira, localizado na praça Castro Carreira, defronte a Estação Central foi defendida pelo presidente Eugenio Gadelha. Logo em seguida, foi nomeada uma comissão composta dos conselheiros “Dr. Humberto Monte, Dr. Cornélio Diógenes e consocio Dr. Estevam Marinho para fazer o levantamento do prédio em questão, para melhor saber-se se convinha a aquisição”.³⁹²

Em 1928, a Sociedade aluga um prédio na Rua 24 de maio, nº 70, a um custo mensal de 400\$000 réis para servir de sede social à organização, sendo esse edifício seu endereço até 1931.³⁹³

Em 1931, a Sociedade divulga um edital público de construção da sede social. Compareceram à concorrência as firmas Quixadá & Cia., Waldemar V. Correia Monteiro, Emílio Odebrecht, Clóvis de Araújo Janja, Alberto Sá e Antônio de Barros. A proposta mais vantajosa foi apresentada por Clóvis Araújo Janja, empreiteiro residente em Fortaleza, fixando toda a obra em 135:700\$000 réis.

No entanto, essa proposta foi vivamente rebatida pelo conselheiro Cornélio Diógenes, autor do projeto inicial, por julgar elevado o valor da obra. Diógenes, que era desenhista da RVC, havia elaborado um orçamento que avaliou a construção em 104:000\$000 réis, valor inferior à proposta dos interessados no edital.³⁹⁴ O autor

³⁹¹ Ata da sessão de 24 de novembro de 1926.

³⁹² Ata da sessão de 05 de março de 1927.

³⁹³ Ata da sessão de 04 de fevereiro de 1928.

³⁹⁴ Ata da sessão de 26 de agosto de 1931.

sugeria, para baratear a obra, que fosse feito um novo edital, a fim de tornar possível a execução da sede.

Aberta nova concorrência, participam os empreiteiros Emílio Chastinet Guimarães, Alberto Sá, Emílio Odebrecht & Cia e Clóvis de Araújo Janja, sendo vencedor pela segunda vez a proposta orçada em 99:999\$000 réis, de Araújo Janja. Pouco tempo depois, Emílio Odebrecht apresenta uma contraproposta, sendo o projeto de sua autoria avaliado em 97:000\$000 e apresentado ao conselho. Entretanto, essa proposta foi rechaçada veementemente por Cornélio Diógenes, que defendia que a proposta de Odebrecht se afastava da planta original da sede social, sendo o plano mais executável em sua opinião o do concorrente Clóvis de Araújo Janja, por ser mais fiel e mais barato.³⁹⁵

Em dezembro, Clovis de Araújo Janja foi convidado a participar da assembléia geral, onde relatou não ser possível entregar a obra no prazo estipulado no contrato, em virtude do atraso do material encomendado do Pará. Em seguida foram discutidos detalhes sobre a iluminação do prédio, “a construção de uma calçada de cimento, no lado da Rua Tristão Gonçalves e Travessa Senador Alencar e o alteamento do muro do prédio em 50 cm em toda a sua extensão na importância de 2:992\$281”.³⁹⁶

Paralelo ao processo de construção da sede social, foi nomeada uma comissão, composta pelos sócios João Gadelha, Bandeira de Moura, Soares Cunha, Batista Xavier, Hibernon de Vasconcelos, Barros dos Santos e Gonzaga Falcão, para organizar a festa de inauguração da sede social da Beneficente. Segundo o conselheiro Barros dos Santos, era conveniente dar um caráter “solene e festivo”³⁹⁷ à inauguração da sede, sendo o ato reforçado pela posse da nova diretoria para o ano de 1932. O mesmo conselheiro propôs “ainda que fosse adquirida uma fotografia” da atual diretoria da Sociedade para ser exibida no novo prédio, assim como um retrato do consócio Cornélio Diógenes por sua dedicação.³⁹⁸

A festa e as fotografias buscavam destacar a conquista da sede social da Beneficente, atestando, com isso, seu progresso enquanto associação representante da classe ferroviária. Além disso, era também uma oportunidade de ressaltar as benfeitorias realizadas pelo núcleo administrativo da Mutual, que procurava ser identificado com o

³⁹⁵ Ata da sessão de 05 de setembro de 1931.

³⁹⁶ Ata da sessão de 19 de dezembro de 1931.

³⁹⁷ Idem.

³⁹⁸ Idem.

marco da construção da sede social. Nesse ponto, merece atenção a galeria de retratos de sócios ilustres que ganhava um novo retrato, com a figura do sócio Cornélio Diógenes, que se juntava aos já consagrados Ernesto Lassance Cunha, Couto Fernandes, ambos engenheiros chefes da Estrada de Ferro de Baturité.

Sobre a obra, depois de pedir primeiro um prazo de 15 e posteriormente de 20 dias para a entrega da sede, o empreiteiro da sede social manda um requerimento à Sociedade pedindo:

1º uma prorrogação do prazo de entrega, 2º substituir tacos acapu (espécie de piso de madeira) por de setim no primeiro andar e tacos de acapu por sucupira no segundo andar, 3º substituir azulejos do banheiro por granito, 4º realizar certos melhoramentos e adaptações não previstos no contrato, com financiamento por parte da Sociedade.³⁹⁹

Em resposta, Cornélio Diógenes, nomeado fiscal da obra, juntamente com o conselho e a diretoria da Sociedade resolveram atender a solicitação de prorrogação da data de entrega, sendo negado o pedido de substituir tacos de piso e o azulejo do banheiro. Quanto às demais proposições, não foram comentadas nas discussões da diretoria.⁴⁰⁰

Passados os 20 dias de prazo de prorrogação das obras, reuniu-se uma comitativa formada pelo presidente da Beneficente, Alfredo Feitosa, seguido pelo agora vice-presidente e fiscal da obra, Cornélio Diógenes, com o secretário Antônio Façanha, junto dos conselheiros Timoteo Franklin, Antônio Barros dos Santos e Luiz Gonzaga Falcão, também com o advogado Dolôr Uchôa Barreira, com o fim de fazer uma vistoria nos trabalhos de construção da sede.

O resultado da inspeção foi à constatação de diversos defeitos na obra, sendo interrogado se o responsável honraria o compromisso firmado com a Sociedade. Clóvis de Araújo Janja, em sua defesa, disse que o acordo seria cumprido. Após a vistoria foram discriminados defeitos nos dois pavimentos do prédio, sendo listados conforme se observa abaixo:

No primeiro pavimento.

- a) Reparos em alguns ladrilhos de mosaico que já se apresentam oferecendo pouca segurança.
- b) Assentamento de alguns ferrolhos em diversas portas e janelas que não inspiram segurança, bem como substituição de algumas dobradiças que apresentam defeito, também diminuindo a segurança das portas.
- c) Completar os serviços na parte posterior do alpendre da escada de conserto, forrando a parte fronteira ao compartimento das lacunas, e fazendo uma calçada de 60 cm de largura, cimentada.
- d) Completar o serviço de acabamento da escada de madeira, como sejam: pintura de friso, emassamento de degraus.

³⁹⁹ Ata da sessão de 07 de janeiro de 1932

⁴⁰⁰ Idem.

e) Proteger as bandeiras de xadrez com portinholas internas, de madeira, que inspirem confiança.

f) Fornecer as lâmpadas elétricas adequadas aos lustres e aos outros aparelhos a serem colocados.

No Segundo Pavimento.

a) Reparar o piso do terraço que revela vários defeitos de acabamento.

b) Substituir as portas e janelas que comunicam a sala da biblioteca com o terraço, por outra de ¼ de espessura, almofadada, com melhor acabamento, de modo a inspirar a segurança necessária.

c) Substituir a porta do arquivo que apresenta defeito de acabamento.

d) Substituição do mosaico do tolete por tacos de madeira dos colocados nos outros salões, sendo de convir que o escoamento deve ser feito de forma melhor de que a do existente e o lavatório colocado na parede. continua ao banheiro.

e) Substituir alguns tacos que apresentam defeito.

f) Colocar ferrolhos próprios, de boa qualidade, no centro das portas, de modo a evitar flexões permanentes, e ferrolho também de boa qualidade, na parte inferior das folhas que não tiveram ferrolho de Cremona.

g) Concertar o escoadouro das águas do pátio, o qual, como está, alcança as águas à parede do salão independente, danificando-a.

h) Fornecer todas as lâmpadas elétricas para os lustres e outros aparelhos a serem colocados, de acordo com o contrato.⁴⁰¹

Em resposta, o empreiteiro afirmou que faria todos os ajustes solicitados pela comissão, mas pedia que fosse dada parte da última parcela do pagamento para que se desse continuidade às obras. Ainda assim, contrariando o acerto inicial, parte dos custos com os aparelhos de iluminação e da reforma do muro da sede saíram por conta da Sociedade, fora dos custos da empreita.

Finalmente, depois de diversos contratempos foi inaugurada a sede social da Sociedade Beneficente, sendo ela realizada no domingo de 19 de março de 1932. A solenidade foi festejada com a presença de grande número de associados e familiares, tendo também contado com a participação de membros de algumas associações, além de figuras de destaque no comando da RVC. A celebração aconteceu no salão nobre da sede, onde todos os presentes, em clima de confraternização, comemoraram a inauguração da sede social. A ocasião também foi marcada por homenagens, sendo adicionada à galeria dos sócios de destaque o retrato do presidente Alfredo Feitosa e do incentivador da construção da sede social, Cornélio Diógenes. Segundo o consócio Antônio Pereira de Menezes, “a homenagem ao presidente representava a admiração sincera dos seus colegas [...]. Além de ser uma oportunidade de parabenizar o mesmo pelo seu aniversário decorrido há um dia”.⁴⁰²

⁴⁰¹ Termo de vistoria da construção do prédio destinado à sede da SBPEFB – a cargo do empreiteiro Clóvis de Araújo Janja. In: **Ata de 20 de janeiro de 1932**.

⁴⁰² Ata da sessão de 26 de março de 1932.

A construção da sede social da Sociedade Beneficente foi um marco na vida associativa da agremiação. Num universo marcado por dificuldades, onde os aluguéis e os custos de construção estavam fora do alcance da grande maioria das organizações proletárias, somente a solidariedade mantinha aceso o ânimo das organizações.

A sede da Sociedade Beneficente foi, com o tempo, transformando-se num espaço que acolhia outras agremiações, como demonstram os pedidos abaixo.

Ofício do comitê pro Sindicato Independente dos “Ferroviários Cearenses”, pedindo que lhe fosse cedido a sede a fim de realizar as suas sessões, em dia e hora que não prejudique o movimento da Sociedade – Por maioria, foi atendido o pedido.⁴⁰³

Ofício do Sindicato Beneficente dos Operários da Estrada de Ferro de Baturité, pedindo que lhe fosse cedido um dos salões da sede social para as suas sessões – Atendido.⁴⁰⁴

Esse acesso evidencia a convivência e a solidariedade laboral, compartilhada entre as agremiações de trabalhadores. Sociedades mais estruturadas como a Beneficente dos ferroviários, permitiam que agremiações mais novas e com menos recursos se reunissem em sua sede com o intuito de apoiar iniciativas de associação identificadas com os interesses da classe trabalhadora.

Esse exemplo, de certo modo, contradiz aquilo que Ademar Lourenço chamou de “mercado previdenciário”⁴⁰⁵ existente entre as sociedades de socorro mútuo, que, segundo o autor, concorriam entre si pela filiação de novos associados.

Ao que tudo indica, o que parece ter prevalecido entre as organizações de trabalhadores e, em especial de trabalhadores ferroviários, não foram as relações de concorrência comercial, e sim o espírito de cooperação e identificação de classe.

No caso da Sociedade Beneficente, sua sede não foi solidária apenas às reuniões das organizações de classe. Houve momentos em que a Beneficente acolheu também outros tipos de reuniões, como, por exemplo, escolas:

Ofício da “Associação Cearense de Imprensa” pedindo lhe fosse cedido um dos salões da nossa sede, afim de no mesmo funcionar a “Escola Padre Mororó” para alfabetização dos gazeteiros cearenses. Em face do fim a que se destina, a administração resolve atender o pedido.⁴⁰⁶

Petição de Euclides Silva Novo e Antônio Fortunato Mota, maestros residentes nesta Capital, solicitando a cessão do salão da sede, para nele

⁴⁰³ Ata da sessão de 26 de março de 1932.

⁴⁰⁴ Ata da sessão de 28 de maio de 1932.

⁴⁰⁵ SILVA JR., Ademar Lourenço da. **As sociedades de socorro mútuo: estratégias privadas e públicas** (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940). Porto Alegre. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 132.

⁴⁰⁶ Ata da sessão de 19 de abril de 1932.

reabrirem a Escola de musica Alberto Nepomuceno, para o que eles concediam, em troca, alguns favores sócios da Sociedade.⁴⁰⁷

No caso da “Escola Padre Mororó”, destaca-se a demanda dos gazeteiros quanto à alfabetização, tendo em relevância o próprio trabalho dos meninos, que precisavam saber ler para “gritar” as notícias e anúncios dos jornais. Também é possível imaginar que esses foram tempos em que a presença de crianças foi bastante comum na Sociedade, pois abrigava duas salas de instrução: a Escola Couto Fernandes e a Escola Padre Mororó.

No caso da Escola de Música, além de ensinar um ofício, fazia apresentações musicais, proporcionando momentos de lazer aos trabalhadores e suas famílias. Cabe destacar que os favores referidos na petição diziam respeito à incorporação de filhos de ferroviários como alunos da escola: “Ofício do 1º secretário da Escola de Música Alberto Nepomuceno, cientificando que a Escola resolveu aumentar para oito o número de alunos gratuitos filhos de sócios da ‘Beneficente’, limitando o número de dois para cada cadeira”.⁴⁰⁸

Para Vitor Manoel Marque da Fonseca, a iniciativa de algumas associações de cederem suas dependências para o funcionamento de outras agremiações carregava, além da “idéia basilar de solidariedade”,⁴⁰⁹ um sentido de ação benemerente, que visava obter reconhecimento e distinção social. O apoio a causas nobres, como instrução, lazer saudável, combate ao alcoolismo e incentivo à profissionalização, pode ser enquadrado como atividades próprias dessa lógica.

As sedes das Associações funcionavam também como “sinais de pedra e cal”⁴¹⁰ e, portanto, como símbolo da perenidade da Sociedade. A imponência de alguns desses prédios confirma esse esforço, que desejava imprimir nos sócios e na sociedade, de maneira geral, a idéia de grandeza e progresso da agremiação. O edifício da sede social da Sociedade Beneficente é uma evidência desse ímpeto, que buscava mostrar grandeza e respeitabilidade ante a sociedade. Essa visibilidade pode ser observada conforme se observa na imagem expressa abaixo.

⁴⁰⁷ Ata da sessão de 23 de maio de 1932.

⁴⁰⁸ Ata da sessão de 11 de setembro de 1932.

⁴⁰⁹ FONSECA, Vitor Manoel Marques Da. **No gozo dos direitos civis**: associativismo no Rio de Janeiro (1903-1916). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008, p. 170.

⁴¹⁰ Idem, *ibidem*.



Foto 10 - Sede da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. Fonte: **Informativo Beneficente**, ano III, nº 8, março de 1990.

Respeitando sua forma original, concluída em 1932, construída em estilo neoclássico, dotada de espaço amplo, com dois pavimentos, um térreo e um superior, localizada na esquina entre as ruas 24 de maio e Senador Alencar, nº 596, a sede da Sociedade se afigura como um testemunho do papel que a Sociedade desempenhou na história dos ferroviários cearenses.

Atualmente, a sede da Sociedade Beneficente conserva traços de sua arquitetura original, sendo o segundo piso a área mais preservada, como se observa na imagem seguinte:



Foto 11 - Sala de reunião e galeria de retratos de sócios homenageados da Sociedade na atualidade. Sede Social da da Sociedade Beneficente.

No destaque do salão de reuniões da Sociedade Beneficente, encontra-se a galeria de retratos de sócios e presidentes homenageados. A sala, com mais de cem lugares, palco das assembléias da Sociedade, hoje, é pouco utilizada, abrigando apenas as comemorações de aniversário da Sociedade. Na galeria de fotos, figuram os nomes de: Ernesto Antônio Lassance Cunha, Henrique Theberge, Sergio Pio Pontes Pereira, Lúcio Freitas do Amaral, Heraclíto de Sousa Leão, Manoel Barbosa Maciel, Henrique Eduardo Couto Fernandes, Luciano Martins Veras, Julio Viana da Silva Tavares, Antônio Eugênio Gadelha, Cornélio Diógenes, Alfredo Feitosa, Demostenes Rockert, Abraão de Oliveira Leite, Humberto Monte, Luiz Alberto Mota, João Firmino Ribeiro Nobre, Francisco Bastos Filho, Duarte Carneiro da Cunha e José Aurilo Cavalcante. Muitos desses nomes são lembrados como sendo elementos de importância dos primeiros tempos da Sociedade.

Outra parte da sede que conservou traços originais foi a entrada que dá acesso ao rol superior, onde aconteciam as assembléias.



Foto 12 - Entrada principal da Sociedade nos dias atuais - Sede social da Sociedade Beneficente.

Na entrada, uma larga escada de madeira, datada da inauguração da sede social, ladeada por duas estátuas em estilo clássico, adquiridas pela Sociedade nos anos de 1940.⁴¹¹

Sobre as imagens presentes na sede da Sociedade, Daniela Perera chama atenção para o fato de que essas “compõem o tecido da memória”,⁴¹² sendo fragmentos da experiência associativa, permanecendo como um elo entre a história e a memória da Sociedade.

3.2 A Sociedade dos Ferroviários e a Luta por Direitos

Desde o início, a Sociedade Beneficente foi sendo identificada como uma instituição de defesa dos ferroviários, que deveria zelar pela segurança e pelos direitos dos seus associados. Essa idéia tinha-se solidificado ao longo dos anos, quando a Sociedade foi alargando seus benefícios e suas ações.

Numa República onde poucos eram considerados cidadãos de fato, a palavra direito soava longe da realidade da maioria. No entanto, ao longo das primeiras décadas da República, surgiram, em diversas esferas da sociedade, organizações

⁴¹¹ Algumas dessas informações sobre a história da sede social foram colhidas durante conversa com o sócio, ex-presidente e aposentado da ferrovia, Francisco de Paiva Lima.

⁴¹² PEREIRA, Daniela Márcia Medina. **A próxima Estação: Trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da ferrovia**. Fortaleza. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará (UFC). outubro de 2004, p. 80.

autônomas, desligadas do Estado e da Igreja, onde indivíduos socialmente livres poderiam associar-se. Entre essas, podemos destacar as associações civis proletárias ligadas diretamente ao mundo do trabalho, como a Sociedade Beneficente. Para Marques,

a legislação referente à cidadania e às associações constitui um campo privilegiado de análise da visão oficial sobre a relação entre cidadãos e Estado, e os respectivos direitos e deveres, e também serve à compreensão das bases formais e legais de constituição das entidades associativas.⁴¹³

Fora do campo associativo, havia uma consciência geral da fragilidade dos trabalhadores enquanto sujeitos dotados de direitos, sendo a representação coletiva uma estratégia de defesa das camadas mais humildes.

Hoggart afirma que essa necessidade de associação, verificada no proletariado, não se restringia apenas ao campo das necessidades materiais, tendo que se considerarem os costumes ligados à vida comunitária, presente na origem de muitos dos membros do proletariado.⁴¹⁴

Uma dessas necessidades de defesa se afirmava com relação à violência policial que agia de modo autoritário e truculento no meio dos trabalhadores. Nesses casos, muitos ferroviários recorriam à Beneficente para denunciar casos de violência cometidos por praças da força policial do Estado. Esse foi o caso do consócio João Provisório, que denunciava ter sofrido agressão de policiais em via pública, por motivo banal, sendo preso sem motivo na delegacia da capital. A Beneficente, nesse caso, pronunciou-se elaborando um ofício pedindo providências para o chefe de polícia.⁴¹⁵

Outro caso que chamou atenção foi o do sócio Lindolpho Martins:

operário da quarta divisão, que se acha recolhido à Santa Casa de Misericórdia por ter sido espancado pela policia local na noite de 8 do corrente mês, quando em estado de embriagues, ameaçado ainda de um processo e precisando, portanto, de auxilio da nossa associação.⁴¹⁶ Segundo o jornal, Ceará Socialista; a ação dos perversos soldados, “mantenedores da ordem pública !” foi um exemplo de barbárie, onde “nem a attitude dos altos funcionarios da Rêde de Viação Cearense, inclusive do seu director, que se interessou pela sorte do companheiro, junto aos poderes constituídos do Estado, poupou de tira-lo da cadeia, para onde entrou, sem culpa formada, e onde levou a quarta e ultima surra, jorrando pela bocca golphadas de sangue.

⁴¹⁷

⁴¹³ FONSECA, Vitor Manoel Marques Da. **No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro (1903-1916)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008, p. 16.

⁴¹⁴ HOGGART, Richard. **As Utilizações da cultura: aspectos da vida cultural da classe trabalhadora**. Lisboa: Presença, 1973, p. 98.

⁴¹⁵ Ata da sessão de 12 de agosto de 1924.

⁴¹⁶ Ata da sessão de 20 de agosto de 1925.

⁴¹⁷ **Ceará Socialista**. Fortaleza, 07 de setembro de 1919.

O referido operário contou com a assistência judiciária da Sociedade e com um auxílio de 50\$000 réis para pagamento das despesas médicas na Santa Casa.⁴¹⁸

Entretanto, apesar da reprovação da ação violenta dos policiais, não há registro de ofício ou comissão organizada para cobrar providências ante a atitude dos praças. Talvez esse refreamento na cobrança por punição tenha sido baseado no princípio amplamente defendido na Associação contra o alcoolismo entre os trabalhadores da ferrovia.

Raramente, a Sociedade se envolveu em questões referentes a salários, sendo mais comum suas reivindicações se direcionarem às condições de trabalho. Entretanto, a partir dos anos 1920, depois de um longo processo de estatização de diversas ferrovias iniciado no século XIX, foi-se firmando a idéia de que os ferroviários de todo o país pertenciam à mesma classe de funcionários do Estado. Em 1925, havia-se iniciado um processo de reivindicação salarial dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil, que se disseminou por diversas ferrovias do país. Esse movimento foi alvo de discussões dentro da Sociedade Beneficente:

onde o Conselho ocupou-se do movimento iniciado pelos funcionários públicos do Sul do País, no sentido de dirigir-se um apello aos poderes constituídos em favor da classe, visando especialmente um aumento dos vencimentos compatível com as exigências da vida.⁴¹⁹

A Beneficente se solidariza com a causa dos trabalhadores, primando pela moderação e respeito à ordem pública. Diferente de ocasiões anteriores, especialmente nos casos de greve, em que a Sociedade se absteve das movimentações, nesse período, demonstra interesse pelas questões referentes à defesa de melhores salários para os trabalhadores ferroviários. A Sociedade respondia ao telegrama recebido pelos empregados da Baturité, “aplaudindo a iniciativa, dentro da ordem e da disciplina”.⁴²⁰ A Sociedade Beneficente se comprometia também a apoiar o movimento “com a quota que lhe for arbitrada e necessária as despesas da comissão central”.⁴²¹

No início de 1931, a Sociedade toma parte noutra episódio envolvendo os vencimentos dos trabalhadores, motivada pelo atraso dos salários verificados entre os meses de janeiro e fevereiro e em face da evidente perda dos trabalhadores arregimentados por jornada de trabalho, os jornaleiros. Sobre o drama vivido, principalmente pelos trabalhadores do interior, o agente de estação, Eloy de Carvalho Lima,

⁴¹⁸ Ata da sessão de 05 de novembro de 1925.

⁴¹⁹ Ata da sessão de 25 de março de 1925.

⁴²⁰ Ata da sessão de 26 de março de 1925.

⁴²¹ Idem.

lembra e propõe que a Sociedade envide os seus esforços no sentido de ser feito com o máximo de urgência o adiantamento dos empréstimos mensais, a fim de solucionar a angustiada situação em que se acham os associados, desprovidos de meios de subsistência, até a presente data, com a suspensão de pagamento na R. V. Cearense especialmente a classe de diaristas.⁴²²

O mesmo associado que exercia a função de suplente do conselho propôs ainda que, na impossibilidade de se efetuar todo o valor dos pagamentos, que fosse paga pelo menos a metade dos vencimentos dos trabalhadores. Já o suplente Falcão, defendia o pagamento integral, recorrendo inclusive a empréstimo nas casas bancárias locais.

Para tanto, a Sociedade organizou uma comissão formada pelos sócios Jader, Gadelha e Barros dos Santos, para contrair empréstimo no Banco do Brasil, a fim de socorrer os diaristas. Também foi enviado um telegrama ao Ministro da Viação cobrando providências, principalmente com relação ao caso do pessoal jornalheiro (diaristas) da Rede de Viação Cearense.

Seguido do atraso nos pagamentos, deu-se o corte dos trabalhadores diaristas em 1931. Ocorria num momento de “seca verde”, como se diz no sertão, onde as chuvas não são suficientes para prover as plantações e os reservatórios, a dispensa de grande número de trabalhadores, principalmente das cidades do interior. Foi um duro golpe em muitas famílias que dependiam dos parcos vencimentos da Estrada para sobreviverem.

A dispensa dos trabalhadores mobilizou a Sociedade Beneficente, a diretoria da ferrovia e setores da imprensa. Na realidade, o corte era uma medida de contenção de gastos que subtraía recursos da Estrada de Ferro. Sobre esse corte de pessoal da RVC, o jornal *Gazeta de Notícias* informa que:

Em janeiro deste anno mandou o Sr. Ministro da Viação que se fizesse um corte nas verbas para o pagamento do pessoal da Rede de Viação Cearense.

Para não serem demitidos, alguns pais de família, assim atirados a mais cruel miséria entendeu a direção da nossa ferrovia, aliás, de maneira inteligente de diminuir o valor das diárias, contendo assim, nos limites mais restritos o salário do operariado arduamente sacrificado.

Esse rude golpe que nos viera do centro foi parado pela maneira que acima descrevemos, porém não admitiria mais qualquer inovação prejudicial, por que os trabalhadores da Estrada já estavam reduzidos às últimas extremidades.

Agora, como que para agravar irremediavelmente nossos infortúnios, chega nova ordem para efetuar um corte nas despesas de cerca de trezentos e quarenta e um conto de réis.

Assim, em menos de um mês viu-se a Rede de Viação Cearense com uma redução obrigatória de despesas de quase oitocentos contos de réis.

⁴²² Ata da sessão de 10 de fevereiro de 1931.

É intuitivo que o Governo central não tem na menor conta os interesses deste Estado, a não ser que não esteja suficientemente inteirado a respeito das nossas grandes dificuldades.

Além disto, também o nosso commercio padece com a medida extraordinária, visto como este dinheiro não vem para a nossa circulação, que se debate exausta pela falta de numerário.

Era deveras lastimável fazer-se economia no estomago dos pobres diaristas, que mal obtinham o normal para o sustento cotidiano, porém dia a dia vem se acentuando o propósito de resumir a proporções ridículas as verbas para a movimentação da nossa única ferrovia.

Da maneira pela qual vamos, nada em breve restará para a tesoura orçamentária do Sr. Ministro da Viação.

Teremos de pagar o pato, sem ter para quem apelar eficientemente.

Contra esse tratamento insólito que nos coloca na má postura de enteados, levantamos veemente protestos, na convicção de que o honrado Sr. Fernandes Távora unirá sua voz a nossa, afim de que o clamor geral suba mui alto.

Não devemos ficar indiferentes ao tratamento que nos dispensa os senhores eventuais da República; não devemos porque, em pé de igualdade a face das leis e de sagrados direitos, cabe-nos afirmar bem alto a injustiça dolorosa que nos vexa e nos oprime.⁴²³

As duras críticas denunciam a estratégia da Administração da Estrada: do corte de pessoal ao corte de salário. A situação é agravada quando os cortes são efetivamente executados no início de fevereiro, uma prova material do descaso do Estado com relação aos trabalhadores. Ao resolver o déficit da União como uma mera operação contábil, o governo condena à miséria dezenas de famílias. Atrasos, redução de ordenados e demissões foram as medidas adotadas para solver a crise financeira.

Grande parte desses trabalhadores tinha sua contratação ligada ao IFOCS, Inspeção Federal de Obras Contra as Secas, que, a partir de 1919, é responsável pela administração da RVC. Segundo o Ministro de Viação José Américo de Almeida, os cortes no IFOCS eram necessários à saúde financeira do país.⁴²⁴

Nesse mesmo ano, a Sociedade toma posição ante o movimento por aumento de salários dos trabalhadores da Estrada. Para o conselheiro George Moreira Pequeno, os empregados da RVC tinham direito de cobrar da União o aumento dos seus vencimentos, sendo enviada ao governo uma carta defendendo os motivos do aumento. Além desse documento, ganhavam destaque nas discussões de assembléia as reivindicações sobre o descumprimento da lei de Aposentadorias e Pensões.

Pleitear junto às autoridades públicas a observância das leis que beneficiem os empregados públicos, mais especialmente os ferroviários, e empenhando-se pela consecução de leis de assistência social, como socorros aos desempregados, salário mínimo, distribuição equitativa do trabalho e outras

⁴²³ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 05 de fevereiro de 1931.

⁴²⁴ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 1º de março de 1931.

que as necessidades estejam a exigir; concorrer com um quantitativo para funeral e luto do sócio que falecer, como se acha consignado no art. 48.⁴²⁵

Nesse caso, é importante ressaltar os temas assinalados na assembléia da Sociedade. A reivindicação por direitos trabalhistas, como salário mínimo, distribuição equitativa do trabalho (jornada de oito horas), figura pela primeira vez no discurso da Sociedade, evidenciando sua atualização quanto ao vocabulário e aos temas que tomavam conta do discurso político do período.

No ano seguinte, em 1932, novos atrasos no pagamento dos ferroviários foram registrados. Na Beneficente, houve reuniões para decidir a posição da Mutual frente à precária situação dos trabalhadores da Estrada, quando se deliberou pela concessão de vales, na forma de socorro aos trabalhadores, a título de empréstimo sem juros.⁴²⁶

A Beneficente desenvolvia com maior frequência críticas e encaminhava apelos por melhores condições de trabalho. Na oficina dos Urubus, criada no início dos anos 1930, no subúrbio da capital, no bairro do Cristo Redentor, depois de repetidos ofícios solicitando melhores condições de trabalho, a Sociedade resolve fixar uma ambulância com medicamentos na referida oficina para servir os ferroviários nos casos de urgência.⁴²⁷ Já nas oficinas da Estação Central, a Sociedade denunciou diversas vezes as condições de higiene do local, afirmando que os trabalhadores estavam sendo “vítimas dos carrapatos e mosquitos que invadem atualmente aquele departamento da Rede”.⁴²⁸ Essa denúncia foi levada à direção da ferrovia e ao diretor de higiene pública, pedindo a permanência de um guarda sanitário nos galpões das oficinas. Meses depois, o problema sanitário ainda constava da pauta de reuniões, quando Euzébio Mota afirma que os “mosquitos invadem as oficinas da RVC”,⁴²⁹ o que mobiliza o presidente da Associação a cobrar providências ao chefe de higiene pública.

Os casos citados se repetiram continuamente, o que comprova as difíceis condições de trabalho ao longo do tempo. Nas reuniões da Beneficente, os trabalhadores se queixavam das más condições de trabalho, fazendo da Mutual um lugar de apresentação de suas queixas e reclamações dos dirigentes da Estrada.

⁴²⁵ Ata da sessão de 17 de maio de 1931.

⁴²⁶ Ata da sessão de 23 de maio de 1932.

⁴²⁷ Ata da sessão de 24 de maio de 1931.

⁴²⁸ Ata da sessão de 26 de janeiro de 1932.

⁴²⁹ Ata da sessão de 22 de março de 1932.

Assim como com o diretor da ferrovia, na maioria dos casos, coincidia com o presidente da Beneficente: as reclamações eram feitas de modo direto, sendo as assembleias o canal mais usado nesse tipo de reivindicação. Essa estratégia usada pelos ferroviários exigia que seu vocabulário se adaptasse aos moldes ritualizados das assembleias, onde se primava pelo respeito, disciplina, cooperação e dignidade, mas também a livre expressão, fato que possibilitava que o discurso reivindicativo dos trabalhadores ganhasse o tom coletivo propalado pela Mutual. Foi desse modo que procedeu o ferroviário Napoleão, ao criticar as péssimas condições de higiene das oficinas afirmando “não falar por si, mas em nome de todos os trabalhadores” daquele setor.⁴³⁰

Entretanto, a Sociedade não foi apenas um espaço marcado pela solidariedade e pela cooperação. Afinal, por maiores os esforços para atenuar as contradições de classe e as permanentes necessidades materiais, houve na Sociedade inúmeros conflitos, motivados, em grande medida, por problemas de gestão ou administração contábil da Beneficente.

3.3 A Sociedade Beneficente, a Ferrovia e os Conflitos Internos à Organização

Segundo De Luca, o relacionamento entre empresas e mutuais guardava uma considerável margem de controle por parte das Companhias. Segundo a historiadora, “A maneira pela qual as mutuais (desse tipo) eram fundadas e administradas, bem como sua dependência financeira, permitem concluir que lhes era vedado desfrutar de uma existência autônoma.”⁴³¹ No caso das ferrovias, a convivência entre trabalhadores e membros da administração das empresas foi bastante comum, sendo de iniciativa de diversas companhias a criação de Associações de Socorro Mútuo com o fim de atenuar as tensões, resultado das péssimas condições de vida dos trabalhadores. A autora afirma que esse controle era reforçado pelos casos de filiação compulsória, com os descontos em folha. Para Segnini, a simples presença dos chefes das companhias era por si só um impedimento à livre organização, causando constrangimento aos membros mais humildes das sociedades.⁴³² Para Segnini, as beneficentes eram instrumentos paternalistas de dominação. Entretanto, cabe questionar

⁴³⁰ Ata da sessão de 27 de março de 1932.

⁴³¹ DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo**. São Paulo: Contexto, 1990, p. 58.

⁴³² SEGNINI, Líliliana R. Petrilli. **Ferrovia e Ferroviários**. São Paulo: Engenharia, Magia das Letras, 1982, p. 41.

qual o alcance do controle das empresas sobre as ações dos trabalhadores dentro e fora dos limites da sociedade, ou em que medida os ferroviários não se utilizaram desse relacionamento mediado entre empresa e beneficente no sentido de tornar possível melhorias cotidianas de vida e de trabalho. A questão é: que relações foram sendo estabelecidas ao longo do tempo entre empresa e Sociedade Beneficente?

Desse modo, o exame das especificidades poderá revelar as nuances existentes no relacionamento entre Ferrovia e Sociedade Beneficente, atentando à dinâmica dessas relações e às mudanças no tempo.

No caso da Sociedade Beneficente, as relações foram bastante próximas desde a formação. A história da Agremiação foi balizada durante muito tempo pela presença de dois engenheiros chefes, Ernesto Lassance Cunha e Henrique Eduardo Couto Fernandes, o primeiro, identificado com a fundação e o segundo, com a reativação da Sociedade. Entretanto, é preciso relativizar o alcance das ações dos engenheiros. Suas decisões de apoio à Sociedade Beneficente em nenhum momento se deram de modo isolado, sendo, na maioria das vezes, parte de um processo desencadeado pelos próprios trabalhadores. Esse foi o caso da instauração e da reativação da Sociedade, onde a figura dos engenheiros aparece depois de uma mobilização anterior, ocorrida entre os trabalhadores das oficinas e do setor de tráfego da Estrada respectivamente.

No final do século XIX, quando da fundação da Sociedade, foi proposto que o engenheiro chefe Lassance Cunha assumisse a presidência da agremiação. O diretor da ferrovia, entretanto, responde que não desejava “coagir a liberdade” dos sócios ocupando o cargo de presidente. Mesmo assim, concorreu para o pleito de 1892, tendo recebido apenas três votos. Tempo depois, foi honrado com o título de presidente honorário da Sociedade por seu apoio a organização. Para alguns membros da diretoria, como o conselheiro Henrique Theberge, a ação do diretor da rede era uma missão “philantropica, que se coadunava com o seu espírito altruísta”.⁴³³

A prática da caridade, do donativo, era um costume difundido entre os setores liberais da sociedade. Identificado com valores cristãos, a filantropia, além de servir aos propósitos de atenuante das tensões sociais, era também apontada como traço de civilidade.

⁴³³ Ata da sessão de 26 de abril de 1891.

Para Fonseca, a diferença entre sociedades de Socorro Mútuo e Sociedades Beneficentes residia no forte apelo à filantropia e à caridade, distanciando-se do princípio igualitário de direitos das Sociedades de Socorro Mútuo.⁴³⁴ Contudo, esses conceitos não podem ser rigidamente aplicados porque, na prática, são sinônimos. Por outro lado, as classificações rígidas pouco contribuem para a compreensão dos fenômenos sócio-históricos e, no caso das Sociedades Beneficentes, estão presentes elementos da caridade, da solidariedade e de identidade socioprofissional, étnica e religiosa.

Outro aspecto que demonstrava esse universo eram os títulos oferecidos pela Sociedade, que, em diversos casos, foram atribuídos aos dirigentes da Ferrovia. Como os diplomas de sócios beneméritos concedidos às autoridades do Governo Lucio Freitas do Amara, e ao de presidente honorário a Couto Fernandes. Também houve ocasiões em que diplomas de sócios beneméritos foram concedidos a autoridades públicas, como o Presidente do Estado João Thomé da Saboya e Silva, ao senador federal Francisco Sá, e a Thomaz de Paula Rodrigues, negociante. Essas cerimônias eram um meio de promover a Sociedade em busca de visibilidade e prestígio e uma oportunidade de pedir melhorias das condições de trabalho na ferrovia.

Na Sociedade, havia um esforço para manter o “espírito conciliatório” de todos os sócios da agremiação, assim como entre a Sociedade e a administração da Estrada de Ferro. Esse sentimento pode observado nos ofícios enviados pela diretoria da RVC à Beneficente. Num destes ofícios, por exemplo, a diretoria da Rede fazia “um voto de congratulação à coletividade dos sócios pelo empenho e apoio ao progresso da ferrovia”.⁴³⁵

Contudo, apesar de as atas ressaltarem constantemente valores relacionados à *amizade* e à “cooperação”⁴³⁶ entre os associados, muitos conflitos estiveram presentes na Sociedade. Entre sócios e membros da diretoria vão surgindo discordâncias que iam desde os auxílios posturas impróprias. Esse foi o caso da acusação do conselheiro Barros dos Santos ao sócio Manfredo Monte, que falava sem

⁴³⁴ FONSECA, Vitor Manoel Marques Da. **No gozo dos direitos civis**: associativismo no Rio de Janeiro (1903-1916). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008, p. 61.

⁴³⁵ Ata da sessão de 02 de julho de 1925

⁴³⁶ Ata da sessão de 1º de janeiro de 1918.

permissão durante a assembléia usando de “linguagem grosseira pouco comportável ao momento”.⁴³⁷

Em 1922, depois do afastamento do Engenheiro Couto Fernandes da Estrada, é perceptível um clima de maior disputa pelas posições administrativas da agremiação. As críticas se tornaram mais abertas, principalmente quanto às ações do Conselho. Para fazer frente a essa situação, membros da Administração discursavam nas assembléias em defesa da diretoria da Sociedade. Desse modo, procedeu Hibernon Ramos dizendo:

[...] Não podia deixar de interpretando o sentido de todos os seus companheiros de conselho presentes, protestar como fazia contra a injusta campanha de evidente e desleal intenção que vem ultimamente sendo provida contra o actual conselho administrativo da Sociedade Beneficente, até mesmo por pessoas sem nenhuma ligação com os interesses sociais, mas movidos por propósitos inconfessáveis; que era de lamentar que os autores dessa infeliz empreitada que tanto serviu para elevar as victimas dos ataques, quanto para deslustrar o conceito de que até então gosava a nossa inspiração social encontrassem proselytos no próprio seio da nossa benemérita instituição, talvez espírito fraco, iludidos pelas insinuações daqueles que fria e perversamente adulteram os factos para alcançarem os seus propósitos de destruição enxovalhando caracteres na faina ingrata de atirarem a todos a pecha de fraudulentos e desidiosos que a tanto outros se bem justa.

Disse mais que protestava contra a cavilosa queixa levada aos jornais da terra contra não realização de sessões por parte do actual Conselho Administrativo, que absolutamente não exprimiu a verdade dos factos, como poderia provar pelas próprias actas, constatando a realização de sete (7) sessões num período de pouco mais de cinco (5) meses. Lamentava que essa atitude desasombrada dos ilustres consócios queixosos não se tivesse feito sentir quando das administrações anteriores, presididas pelos então Directores da Rede de Viação – os competentes e honestos sucessores da Administração Couto Fernandes, que durante o período de suas administrações na qualidade de Presidente da Sociedade, nunca realizaram as sessões regulamentares, sem que toda via surgissem protestos dos queixosos de agora, tomados pelo zelo que nunca souberam demonstrar naquelles tempos.⁴³⁸

No relato do conselheiro, chamam atenção as queixas recorrentes contra a Administração. Entre elas, toma relevo a denúncia a respeito da pouca frequência das reuniões de assembléia. Em defesa da diretoria da Sociedade, Hibernon, afirma que tais observações não eram feitas quando a Beneficente era administrada pelos diretores da Estrada, especialmente no tempo do Engenheiro Couto Fernandes. Analisando essas observações, pode-se avaliar o pouco espaço para críticas existente no período citado pelo conselheiro Hibernon, sendo a presença do diretor da ferrovia um fator disciplinador na Sociedade.

⁴³⁷ Ata da sessão de 26 de setembro de 1931.

⁴³⁸ Ata da sessão de 24 de junho de 1927.

Durante o pleito eleitoral de 1929, houve acusações de manipulação de resultados. A permanência de alguns membros da administração anterior na Sociedade era colocada em xeque, gerando divisão entre os sócios. Sobre o assunto, o veterano consócio Cornélio Diógenes dizia: “A Beneficente era o amparo dos ferroviários e de seus familiares e não podia estar entregue a caprichos de momento ou atitudes mal pensadas.”⁴³⁹ A fala de apoio de Cornélio Diógenes, reveladora do clima de disputa gerado durante o pleito de 1929 é coroada pela grande abstinência observada nessa eleição, onde compareceram apenas 258 associados, número considerado baixo, se comparado aos 608 votos verificados em 1928.

Havia uma intensa disputa entre dois grupos, um representado por indivíduos que estavam no comando da Administração e o outro que tentava ascender como força dissidente ao controle da Administração, sendo a figura do sócio Antônio Barros o principal representante desse novo grupo. Segundo Antônio Barros, a diversidade de idéias e a tolerância sempre foi uma marca da Beneficente. Complementando o assunto dizia que

Estava certo que o Dr. Abraão Leite, cujo critério e elevação de vistas era por todos conhecidos, não tomaria como rebeldia o gesto dos ferroviários indicando, para a presidência um candidato da confiança e agrado da classe, desde que é seu propósito há muito deliberado, não continuar na presidência que tão honrosamente vem ocupando.⁴⁴⁰

Em resposta à acusações de manipulação eleitoral, a diretoria da Sociedade afirma que os eleitos foram escolhidos pelo desejo da maioria. Também reitera a presença do atual Engenheiro Chefe, Abraão Leite, como presidente da Sociedade, mesmo tendo ele relutado em assumir o cargo nas circunstâncias de conflito em que se deram as últimas eleições. A vitória nas urnas era o grande trunfo apresentado pela administração, ao afirmar:

Não precisamos de outros argumentos para bem recommendar ao suffrágio dos nossos consócios da Beneficente os cidadãos escolhidos, sinão aquelles que se inspiram na própria confiança que a todos desperta a operosidade e reconhecido critério de cada um de seus membros, todos os nossos dedicados consócios que se dirigem pelo superior desejo de servir a causa commum.⁴⁴¹

Por outro lado, ao contrário de outros núcleos administrativos anteriores, o eleito para o ano de 1929 era formado por representantes de diversos setores da ferrovia,

⁴³⁹ **O Ceará.** Fortaleza, 22 de novembro de 1928.

⁴⁴⁰ *Idem.*

⁴⁴¹ *Idem.* Fortaleza, 30 de novembro de 1928.

e não somente por membros da burocracia da Estrada. A presença de setores subalternos pode ser vista conforme se vê abaixo no termo de posse do pleito.

Conselheiros. - Abílio Guimarães Costa, machinista; Francisco Loeiro Mendes, operário; Luiz Gonzaga da Silva, operário; Raul Braga, inspector de tráfego; Umbelino Telles de Lacerda, operário; José Carvalho, operário; Cornélio Diógenes, desenhista da via permanente; Julio V. da Silva Tavares, chefe da contabilidade; José Bezerra de Albuquerque, operário; João Alexandre Nunes, chefe de trem; Dr. Estevam Marinho, engenheiro residente, Raymundo Carmo Chaves, 4º escripturário.⁴⁴²

As críticas ao modo como vinha sendo administrada a Sociedade não se encerraram com o fim das eleições. No jornal, *O Ceará*, notadamente na seção referente às organizações operárias do Estado, um artigo anônimo compara a Sociedade Fênix Caixeiral à Sociedade Beneficente, afirmando que a última, apesar de possuir um vasto patrimônio e mais de dois mil associados, era “um peso morto”⁴⁴³ quanto à representação dos interesses dos trabalhadores ferroviários. Para o autor do texto, a causa dessa situação residia na intromissão da “politicagem nos seus negócios interno da Beneficente”. Sobre esse assunto, o artigo publicado no jornal *O Ceará* afirma que:

Cidadão esperto que, por motivos pessoais ou políticos, precisam influir na classe, organiza sua chapa, composta de elementos de confiança, garantidores da execução do plano dos chefes.
Se há reacção por parte do operariado, elles mudam de tática.
A preocupação é não entrar em lucta.
E encontram facilmente a solução apropriada, lançando a candidatura do director da Rêde.
Immediatamente, cessa o combate por falta de combatentes.
O director, julgando prestar um serviço á collectividade ferro-viaria, acceta o posto, com a condição, porem, de não haver conflicto de opiniões, o que viria diminuir a sua autoridade.
E, assim, os chefetes, escudados no prestigio do engenheiro-chefe, alcançam o seu objectivo: continuam a dominar a sociedade.
Os múltiplos affazeres do director da R. V. C. não lhe permitem estudar detalhadamente os casos submettidos á sua decisão.
Por esse processo, eterniza-se a situação artificial da Beneficente dos empregados ferro-viarios.⁴⁴⁴

Os conflitos internos da Sociedade em tempos de eleição refletem sua importância no meio ferroviário local. Fazer parte do núcleo Administrativo da Sociedade Beneficente era uma posição de distinção e uma grande responsabilidade, já que a agremiação lidava com relevante quantidade de recursos.

Em 1931, sob suspeitas de desvio de recursos, foi solicitada uma “devassa na escrita”⁴⁴⁵ financeira da Sociedade, com o intuito de averiguar irregularidades nas

⁴⁴² *O Ceará*. Fortaleza, 30 de novembro de 1928.

⁴⁴³ Idem. Fortaleza, 05 de dezembro de 1928.

⁴⁴⁴ Idem. Fortaleza, 05 de dezembro de 1928.

contas da agremiação. As críticas e as mudanças na legislação foram minando a credibilidade da Sociedade, contribuindo para sua decadência.

Em 1931, foram registradas novas acusações sobre favorecimentos exercidos pela Administração da Sociedade em nome de correligionários ligados a “correntes partidárias”⁴⁴⁶ na Beneficente.⁴⁴⁷ Em resposta, a diretoria afirmou que “não atenderá a nenhum anônimo inserido nos jornais e que, como lhe compete e é desejo, reserva a si o direito de chamar a responsabilidade a todos os que assim procederem”.⁴⁴⁸

Segundo o memorialista Memória, as correntes partidárias que rodeiam a administração da Sociedade causavam mal-estar entre os associados. No entanto, alguns associados, como o sócio Antônio Barros dos Santos, defendiam a tese de que as organizações partidárias “só possuíam partidos em luta, no período eleitoral, quando todos os associados procuravam disputar a chefia da sua própria Sociedade, sempre com as aspirações belíssimas de progresso, ordem e fraternidade.”⁴⁴⁹

De 1929 ao ano de 1931, a Sociedade foi movimentada por um intenso processo de disputa e crítica em torno da direção da agremiação. Essas críticas não envolveram apenas conflitos eleitorais, tendo entre seus motivos as denúncias de favorecimento quanto à concessão de empréstimos e vales na Mutual.

Em 1931, diante de um novo atraso no pagamento dos trabalhadores, a Sociedade busca crédito junto ao Banco do Brasil para socorrer seus associados, intermediando os vales junto ao chefe do tráfego da RVC com o fim de solucionar o atraso do pagamento.

No entanto, ao que tudo indica, essa intermediação com relação aos vales não se efetivou conforme as expectativas dos trabalhadores. O que levou a diretoria da Sociedade a ser acusada de desrespeito com relação aos benefícios. Em defesa da Administração da Sociedade, o conselheiro Eloy Carvalho Lima publica uma carta na *Gazeta de Notícias* afirmando que:

Não é verdade que os dirigentes da Beneficente tenham negado livros aos filhos dos associados que freqüentam a escola, nem também que tenham cortado o crédito da Pharmacia. Quanto ao primeiro caso, a diretoria providenciou a substituição dos livros usados por outros novos e no segundo, suspendeu o crédito para alguns associados contra os quaes tem provas de

⁴⁴⁵ Ata da sessão de 05 de janeiro de 1931.

⁴⁴⁶ Partidário, nesse caso, refere-se aos grupos dentro da Sociedade que apoiavam a Administração da Beneficente.

⁴⁴⁷ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 10 de fevereiro de 1931.

⁴⁴⁸ Ata da sessão de 20 de fevereiro de 1931.

⁴⁴⁹ Ata da sessão de 17 de maio de 1931.

que compravam medicamentos para revende-los nas Pharmacias da Praça, com abatimento de 50%, prejudicando assim, não só a si próprios, como à Sociedade.

A actual Diretoria da Beneficente não se tem descurado dos seus deveres e, o caso em apreço largamente discutido não foi solucionado antes por que esperava que o Exmo. Sr. Ministro da Viação autorizasse o pagamento do pessoal diarista.

É de lamentar-se, por fim, que no suelto de hontem haja a GAZETA, dando credito a informações malévolas, lembrando aos associados da Beneficente receberem integral – deixando de satisfazer seus compromissos como qualquer obrigacionista.⁴⁵⁰

Em resposta, a *Gazeta de Notícias* publica a seguinte nota contraditando as denúncias contra a Administração da Beneficente;

O que é de lamentar é que o missivista torcendo as nossas palavras haja de affirmado que a GAZETA “tenha lembrado aos associados da “Beneficente” “receberem integral”.

Não é verdade. O que dissemos foi: “Não será surpresa portanto, SE os ferroviários, EM DESESPERO DE SUA SITUAÇÃO, soffrendo corte e recortes, ouvindo seus filhinhos chorar com fome, tomem a medida de requerer os seus ordenados integraes”. etc.

As palavras acima transcriptas, escrevemol-as, de facto. Não negamos.

Quanto as informações que nos foram prestadas, aliás várias vezes e por diversas pessoas, não se pode consideral-as de “malévolas” porquanto o próprio missivista reconhece, tacitamente, a veracidade de algumas dellas quando diz que “na maioria” são destituídas de fundamento [...]

É mesmo de lamentar os equívocos do signatário da carta supra.

Com referencia a reunião da diretoria, aos créditos cortados na Pharmacia e aos livros escolares, o Sr. Eloy Lima conhece a historia melhor do que nós.

⁴⁵¹

Esse debate deixa transparecer questões cotidianas apresentadas pelos sócios à diretoria. O “desespero dos diaristas” quanto ao atraso do pagamento, os livros da escola e as contas da farmácia figuram como demandas que, nem sempre, eram bem administradas, ocasionando conflitos entre sócios e diretoria.

Em 1931, a crítica mais veemente é dirigida à forma de pagamento de vales e empréstimos. Sobre esse assunto, foram publicados diversos artigos cobrando o respeito ao regulamento de 1924, como se observa no artigo da *Gazeta de Notícias* “A opinião de um sócio a respeito de regulamentos, conselhos, syndicancias, valles e empréstimos especiais”, que cobrava da Administração:

“Cumprir e fazer cumprir as disposições DESTE REGULAMENTO”

Dentro, portanto, das determinações desse Regulamento o conselho poderia fazer muito de útil, porém, passa os pés pelas mãos e altera os estatutos (!). Coisa esta que só poderia ser feita em Assembléia Geral dos associados.

Alterou as contribuições estipuladas no Regulamento e alterou os empréstimos adotando uma praxe combinadíssima!

⁴⁵⁰ *Gazeta de Notícias*. Fortaleza, 12 de fevereiro de 1931.

⁴⁵¹ Idem. Fortaleza, 15 de fevereiro de 1931

Os baixos funcionários ou os pequenos sócios (nas demais sociedades todos são iguais), pela nova medida de dar empréstimos iguais a duas vezes o ordenado, ficaram em desigualdade com os felizardos que ganharam um conto a mais, até três contos.

O Regulamento citado diz:

“Art. 13 § único – Em casos ESPECIAIS, provadas as condições de necessidade DO ASSOCIADO, poderá ser feito um adiantamento mais avultado nunca, porém, superior a UM CONTO DE RÉIS (1:000\$000), para amortização em prestações mensaes a critério do conselho administrativo.

Existe na “Sociedade” uma comissão de sindicancia não se sabe para que! [...]

Hoje não é mais preciso que se trate de casos especiais; todo mundo faz empréstimos por diletantismo. Enchem as fórmulas, dão entrada na secretarias e d’ahi aguardam um anno ou mais para receberem. Estes têm necessidade? Não! Prejudicam aos outros, os que verdadeiramente precisam. Onde está comissão de sindicancia?

A “Sociedade” é muito velha e muito velho é o seu presidente; portanto, já é tempo delle e della crearem juízo.⁴⁵²

A banalização dos empréstimos especiais, que deveriam ser feitos apenas em casos de urgência, e o favorecimento na concessão do crédito são apontados como os principais motivos de desrespeito aos direitos dos associados, acarretando a falta de amparo dos sócios mais humildes, que não conseguiam acesso ao crédito. Sob a presidência do chefe de trem Alfredo Feitosa, esses relatos tornaram-se mais frequentes, fazendo com que muitos sócios apontassem falhas na administração da Sociedade:

Nenhuma razão tinha a Beneficente para negar os “vales mensaes” aos funcionários, especialmente aos diaristas, que até a presente data, não receberam os seus vencimentos, de fevereiro ultimo.

Nenhuma razão havia, por que o senhor thesoureiro tinha em cofre o bastante para attender aos diaristas!

O Sr. Presidente da Beneficente, pessoa a quem muito preso, o Sr. Alfredo Feitosa, não devia ter aberto precedente, a diversos empregados, notadamente ao Sr. Augusto Xavier de Castro, para o recebimento do vale do mês de março, pois que este ultimo, dois dias após recebido aquelle “favor” da Sociedade foi dispensado da Estrada [...]

Corre entre os empregados ferroviários, conforme assegurou-me o Sr. Alfredo Feitosa, que os vales serão pagos hoje!

Mas... Porque não tratou disso antes, a Beneficente, quando os empregados têm que pagar alugueis de casa no dia dez de cada mês?

A Beneficente de hoje é a mesma que ontem ou pior do que isso! [...]

Faço votos para que os dirigentes da Beneficente cumpram o seu dever, tomando o controle da “locomotiva”, aparelhada de freio a vácuo, com a qual possam enfrentar até mesmo a subida da serra do Itapahy, contanto que os necessitados, (de verdade) não fiquem preteridos pelos que nada podem exigir da nossa Sociedade.⁴⁵³

Outro artigo intitulado “A Situação crítica dos ferroviários. O presidente só autoriza empréstimos aos seus afeiçãoados, o pobre operário ‘sofre que só pé de cego

⁴⁵² **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 20 de fevereiro de 1931.

⁴⁵³ *Idem*. Fortaleza, 1º de março de 1931.

em caminho novo”, versa sobre o clientelismo, a miséria e os descontos que a Sociedade e a ferrovia imprimiam ao cotidiano dos trabalhadores ferroviários. Esse contexto é expresso nas páginas da *Gazeta de Notícias* do seguinte modo:

[...] Pesa sob o presidente da “Beneficente” a acusação de só autorizar empréstimo aos funcionários que lhe são afeiçoados. Para os outros, quase sempre, a “Caixa” não tem dinheiro, ou surge outra desculpa idêntica. E a “Beneficente” – é sabido - é uma sociedade riquíssima.

É um círculo vicioso.

Não se diga que estamos falando de oitiva ou por prevenção.

Move-nos, apenas, o sentimento de justiça na defesa dos pequenos servidores da nação, mormente nesta quadra difícil que atravessamos.

Apontamos fatos. E aqui registramos um, para o qual chamamos a atenção da autoridade competente.

Raymundo Pereira Furtado é guarda-freios de 3º classe da RVC. Casado. Pae de 5 filhos. Tem 5 anos de serviço e, como todo ferroviário, é sócio da Beneficente.

Ontem Raymundo Pereira Furtado veio até essa redacção.

Vinha fazer a sua queixa, receoso, embora, de, por esse motivo, ser demitido da “Rede” ou ser piorada a sua situação de funcionário pobre.

Com aquelle repente tão natural do cearense, disse-nos: senhor redactor “operário sofre que só pé de cego em caminho novo”

E desfiou o rosário de queixas.

É casado. Esta com um filhinho doente.

Precisou hontem, tomar por empréstimo, à “Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité”, a quantia de vinte mil réis.

Foi ao secretário da Rede com a requisição para informar.

O secretário informou que o funcionário está com o filhinho doente e que o vale deveria ser diminuído da relação do movimento.

Foi à “Beneficente”. Ali, o presidente - que não gosta de Raymundo - negouse a ordenar o pagamento do Valle, alegando não haver dinheiro em caixa.

Outros, porém, mais felizes, têm sido atendidos.

E Raymundo Pereira não o foi.

O seu filhinho doente que esperasse até quando houvesse dinheiro na Caixa de uma das mais ricas Sociedades das existentes no Ceará.

E declarou-nos: “No tempo do Sr. Julio Silva e do Sr. George Moreira Pequeno a “Caixa” facilitava empréstimos aos operários, mas hoje o presidente da “Beneficência” não “dá confiança aos pobres”.

É horrível.

Perguntávamos a Raymundo Pereira se elle está devendo a “Beneficente”, e respondeu-nos pela negativa. Todos os mezes desconta em folha, os empréstimos que levanta.

E, puxando do bolso um pedaço de papel, mostrou-nos uma nota assignada por funcionarios da pagadoria.

Lêmos:

Raymundo Pereira Furtado ganhou em janeiro de 1931 – 145\$161.

Descontos:

Ferrovária	4\$000	
Impostos emergenciais	\$750	
Contribuição	2\$300	
Farmácia	18\$000	
Vale	81\$000	
Roupa	16\$800	
Devedores diversos	20\$410	144\$360
Saldo:		\$805

Está hai a história de Raymundo Pereira Furtado.

Como elle, quantos não haverão em idênticas ou piores condições?

Apellamos, pois, para o Sr. Diretor da RVC a fim de que trate de minorar a sorte dos pobres operários da ferrovia.
Pelo menos, consiga abrandar o coração insensível dos que não se condoem com a miséria dos seus semelhantes.⁴⁵⁴

A história do guarda-freios Raymundo Pereira Furtado evidencia uma dimensão perversa da Sociedade, onde o clientelismo e a hierarquia vão depreciando a agremiação. O medo da perda do emprego ou doutro tipo de represália deixa entrever que as relações de poder na ferrovia se reproduziam na Beneficente. Ainda assim, movido pela necessidade e por um sentimento de justiça Raymundo Pereira Furtado resolve agir, denunciando os abusos da Sociedade, que, segundo ele, outrora procedia de modo diferente.

Nesse caso, chama atenção a quantidade de descontos subtraídos dos vencimentos dos trabalhadores. O exemplo de Raymundo Pereira Furtado demonstra que os descontos com a Caixa de Aposentadorias, Sociedade Beneficente e Estrada de Ferro carregavam quase a metade do salário dos ferroviários. Assim, é provável que este tenha sido um dos motivos que fez com que muitos ferroviários abandonassem a Sociedade, alegando impossibilidade de pagamento das contribuições. Esse foi o caso, por exemplo, do ferroviário Francisco Maciel, que “por conta de sua situação financeira pedia seu desligamento da Beneficente”.⁴⁵⁵

Nas oficinas da ferrovia, a diretoria da Sociedade também perdia prestígio junto aos sócios. Segundo o conselheiro Gonzaga Falcão, “ultimamente alguns elementos descontentes vêm procurando desprestigiá-lo nas oficinas pelo fato de ser membro da administração [...]”.⁴⁵⁶ Noutro relato Falcão, afirma que “murmuram nas oficinas que a Sociedade está na iminência de falir”.⁴⁵⁷ Essa constatação, afetaria todos os sócios que necessitavam da Beneficente, contribuindo para minar a credibilidade da Administração da Sociedade, responsabilizada pela situação.

Em meados de 1932, depois dos investimentos na construção da sede social, a Sociedade apresenta sinais de crise financeira. Entre as razões alegadas pela Administração estão as despesas com o grande número de pecúlios e empréstimos, sendo os últimos tidos como fator determinante para a crise de caixa na Mutual. A inadimplência no pagamento dos empréstimos, que nem sempre era realizada na forma

⁴⁵⁴ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 06 de março de 1931.

⁴⁵⁵ Ata da sessão de 19 de dezembro de 1931.

⁴⁵⁶ Ata da sessão de 25 de fevereiro de 1932.

⁴⁵⁷ Ata da sessão de 15 de março de 1932.

de descontos em folha, era atribuída em grande medida às dificuldades materiais dos trabalhadores. Outro motivo apontado para explicar as dificuldades dos ferroviários tem razão no aumento dos descontos, causados pela instalação da Caixa de Aposentadorias e Pensões da RVC, que, a partir de 1928, inicia suas atividades na ferrovia. Esse fator, apesar de não ter sido o único, teve um peso relevante nas transformações observadas na Sociedade Beneficente no início dos anos de 1930.

3.4 A Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rede de Viação Cearense e a Sociedade Beneficente.

Após a primeira guerra mundial, as críticas ao modelo liberal de não-intervenção na economia e nas relações de trabalho ganham força em várias partes do mundo, chamando a atenção dos governos para a “questão social”. A partir de então, ganham espaço, ainda que restrito, nas casas legislativas, questões relacionadas ao mundo do trabalho, como acidentes, jornada de trabalho e aposentadorias. Todo esse processo se desenrola sobre forte pressão do movimento operário que continua, mesmo sob forte repressão, reivindicando direitos e melhores condições de vida.

No Brasil, a intensa mobilização registrada entre 1917 e 1920 marca a emergência de um movimento social de base proletária nos centros urbanos do país. Segundo Hardman, essa emergência foi traduzida

no maior número de greves da história brasileira, concentrado em poucos anos, até o fim da Segunda Guerra Mundial; na realização de algumas grandes manifestações de massa; no avanço da sindicalização; no surgimento de uma imprensa operária de maior amplitude; na modificação das expectativas na vida cotidiana, onde se desenha a esperança de uma alteração revolucionária do sistema social ou pelo menos a tangível possibilidade de uma vida melhor.⁴⁵⁸

Essa intensificação das manifestações da classe operária demonstra uma alteração nas relações entre os grupos sociais que formavam a sociedade brasileira. Os trabalhadores entram em cena protagonizando ações coletivas que demandavam direitos, o que fez com que a “questão social” ganhasse espaço no país. Nesse processo de luta, que tem como base a experiência social dos trabalhadores, surgem as primeiras iniciativas de regulamentação das relações de trabalho no Brasil, tendo como elemento

⁴⁵⁸ HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte**. São Paulo: Globo Ed., 1982, p. 201.

significativo os debates em torno da regulamentação dos auxílios previdenciários em todo o território nacional.

Em janeiro de 1923, foi promulgada a Lei Eloy Chaves, que criava as (CAPs) Caixas de Aposentadorias e Pensões, destinadas, inicialmente, aos trabalhadores ferroviários. O objetivo das CAPs era prestar serviços de assistência médica e hospitalar, descontos na compra de medicamentos, auxílio funeral, pensões por invalidez, velhice e aposentadoria por tempo de serviço.

Segundo De Luca, a idéia de criar fundos de pensões para ferroviários não era nova. A autora cita que:

A nível federal havia o Decreto nº 221 de 26/2/1890, regulamentado pelo Decreto nº 406 de 17/5/1890, que concedeu aos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil o direito de aposentadoria, e o âmbito do Estado de São Paulo a lei nº 1.784 de 31/12/1920, regulamentada pelo Decreto nº 3.400 de 10/10/1921, que autorizava o Executivo a criar um fundo de pensão em benefício dos empregados das estradas de ferro pertencentes ao Estado.⁴⁵⁹

Nesse sentido, a inovação da Lei Eloy Chaves, regulada pelo Decreto nº 4.682, foi o alargamento dos fundos de pensões para as ferrovias de todo o país. Segundo De Luca, há evidências de que o deputado Eloy Chaves tenha tido a colaboração, na elaboração do projeto, do engenheiro Willian John Sheldon, da Estrada de Ferro São Paulo Railway Company, que tomou como modelo a legislação argentina das “Cajas de Jubilaciones”,⁴⁶⁰ o que demonstra a similitude entre a proposta de lei e a prática das beneficentes nas ferrovias.

Segundo a lei Eloy Chaves, as Caixas de Aposentadorias e Pensões seriam mantidas pelas contribuições mensais de 3% dos vencimentos dos trabalhadores, 1% da renda anual das estradas de ferro e 1,5% do aumento das rendas recolhidas pelo aumento das tarifas das companhias.

Art. 2º São considerados empregados, para os fins da presente lei, não só os que prestarem os seus serviços mediante ordenado mensal, como os operarios diaristas, de qualquer natureza, que executem serviços de caracter permanente.

§Parapho único. Consideram-se empregados ou operarios permanentes os que tenham mais de seis mezes de serviços continuos em uma mesma empresa.

A nova legislação abrangia todos os setores das empresas, alcançando desde os funcionários mais qualificados aos trabalhadores mais humildes. Mesmo os diaristas

⁴⁵⁹ DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado**: o mutualismo em São Paulo. São Paulo: Contexto, 1990, p. 61.

⁴⁶⁰ Idem, ibidem, p. 64.

eram acolhidos pela legislação, tendo direito aos benefícios da lei, o que significou um avanço, pelo menos no campo legal, para muitos trabalhadores.

Para De Luca, as CAPs favorecem o “declínio das sociedades de socorro mútuo de empresas”,⁴⁶¹ pois, de certo modo concorriam com as Sociedades de Socorro Mútuo. A autora ressalta que as Caixas de Pensões iniciam um processo que levaria ao paulatino desaparecimento das Sociedades da tradição do século XIX, pois, com o avanço da intervenção do Estado, a partir da lei de sindicalização de 1931, a maioria das associações tenderia a se adaptar á estratégia de controle do Governo Vargas.

Contudo, cabe questionar até que ponto as Caixas de Aposentadorias e Pensões interferiram no funcionamento das Sociedades Beneficentes e como os efeitos dessa legislação foram vividos pelos trabalhadores ferroviários do Ceará.

Na Rede de Viação Cearense, a Caixa de Aposentadorias foi implantada em 1928. Um ano antes, o tema já preocupava os membros da Sociedade Beneficente, que admitiam a necessidade de mudanças. Segundo o presidente Abrahão Leite, “era preciso fazer uma remodelação dos estatutos da Sociedade para que a agremiação se adequasse melhor as determinações governo federal”.⁴⁶²

Uma das primeiras medidas adotadas pela Sociedade foi a redução do valor das contribuições dos associados de 3% para 1,5% dos vencimentos, sendo a menor contribuição fixada em 1\$000 réis e a maior em 4\$000 réis. Parte dessa diminuição foi resultado do fim da Assistência Médica oferecida pela Sociedade, serviço a cargo da Caixa de Aposentadoria.

Com a instalação da Caixa de Aposentadorias da RVC, foram registrados diversos pedidos de redução de descontos na Sociedade Beneficente. Isso acontecia em grande medida porque a Caixa de Aposentadorias também subtraía dos vencimentos dos trabalhadores recursos para a sua manutenção. A diminuição dos salários também se verificou depois de regularizadas as aposentadorias, sendo esse outro motivo para as petições de redução de descontos da Beneficente conforme se observa nos exemplos abaixo:

Petição do consocio Antônio de Moura Cabral, solicitando a suspensão dos descontos de seus débitos para com a Sociedade, até que melhore sua situação financeira, agravada com a perda de quase 2/3 dos vencimentos, em virtude de ter sido aposentado. – Não sendo possível atende-lo integralmente, o Conselho, resolveu, mandar fazer o desconto pela metade do que vem sendo feito, a partir de novembro próximo.

⁴⁶¹ Idem, ibidem, p. 61.

⁴⁶² Ata da sessão de 05 de março de 1927.

Petição de Luiz Gonzaga Falcão solicitando que a Sociedade mande fazer o necessário processo de aposentadoria do consocio – Antônio Sabino Maia, bem como as despesas decorrentes do mesmo, visto estar o referido consocio sofrendo das faculdades mentais, impossibilitado, portanto, de agir. - O conselho resolveu, designar o conselheiro Hibernon de Vasconcelos, para sindicado do caso, informando em seguida as medidas necessárias a tomar.⁴⁶³

Nos casos citados, chama atenção o fato de a aposentadoria, que normalmente é tomada como um alívio, ser motivo de uma preocupação adicional para os trabalhadores. Depois de longos anos de trabalho, a aposentadoria se revelava como um processo demorado e dispendioso, porque a maioria dos ferroviários não tinha como provar o tempo de serviço, em virtude de o registro dos funcionários começar apenas a partir de 1917, por meio de portarias do governo; antes disso, os registros se resumiam, na maioria das vezes, a listas nominais, que serviam à folha de pagamento. Essas dificuldades eram acrescidas pelo fato de grande parte dos trabalhadores ter ingressado na ferrovia como trabalhadores jornaleiros, em frentes de trabalho, ou por meio de indicações. Soma-se a essa situação a denunciada negligência das empresas arrendatárias, em especial a South American Railway Construction, que gerenciou a ferrovia de 1910 a 1915. O analfabetismo da maioria dos ferroviários também agravava a situação. Além dos documentos, foi ainda exigida a apresentação de fotografia do pretendente, o que contribuía ainda mais para os custos do processo. Tudo isso fazia com que o processo de contagem de tempo de serviço fosse demorado e de custo elevado para a maioria dos trabalhadores.

Petição da parteira Fábila Salgado, prejudicada de acordo com o parecer em virtude da Caixa de Pensões ter admitido uma assistente.

Petição da parteira Christina de Moura Freire, prejudicada como a anterior, embora tenha tido o parecer favorável do conselheiro Carvalho.⁴⁶⁴

O conselheiro Gonzaga Falcão fala sobre a situação de alguns dos nossos consócios que estão aguardando aposentadoria, os quais se encontram em estado de penúria visto como desde alguns meses não percebem vencimentos. Propõe que a sociedade se entendesse com a Caixa de Aposentadorias e Pensões da RVC, a fim de ultimar os respectivos processos. O Sr. presidente promete falar a respeito com o Dr. Hugo Rocha, presidente da junta da referida Caixa.

A Caixa de Aposentadorias da RVC e a Sociedade Beneficente, ao que tudo indica, tinham boa convivência. A Beneficente tenta adaptar-se à nova situação, diversificando seus serviços, abrangendo áreas em que a Caixa de Aposentadoria não atua: empréstimos, instrução, assistência jurídica, pecúlios, farmácia. Por ser mantida de

⁴⁶³ Ata da sessão de 27 de outubro de 1931.

⁴⁶⁴ Ata da sessão de 25 de novembro de 1930.

modo local e pela natureza dos serviços, a Caixa de Aposentadoria e Beneficente guardavam proximidade quanto ao modelo organizativo. A Beneficente chegou a cooperar com a Caixa de Aposentadoria. Dividia funcionários, como o porteiro Antônio Fiúza, que recebia gratificações⁴⁶⁵ pelas duas organizações e fornecia vidros e remédios para a Caixa da RVC. Como se pode observar na carta abaixo:

Leitura do parecer da comissão encarregada de estudar a questão dos medicamentos fornecidos à Ferrovia. A comissão opina que a Beneficente dê (medicamentos) a Ferrovia, em troca do pagamento de luz elétrica e carbônica, a importância mensal de 50\$000 em remédios. Aprovado o parecer, contra o voto do conselheiro Falcão, que em justificação oral, acha que a ferrovia tem obrigação de custear todas as despesas de medicamentos, para os seus sócios, e termina lembrando que a conta de 70\$200 não paga pela Sociedade em questão, deve ser cobrada da Estrada de Ferro, como despesa de acidente [...].⁴⁶⁶

Nesse caso, cabe ressaltar as diferenças de opinião quanto ao relacionamento entre a ferrovia e a Sociedade. Para alguns associados, a troca de serviços e a cooperação se mostravam como o melhor caminho. Entretanto, para alguns sócios, a Estrada devia muito à Sociedade, que cuida dos seus funcionários.

Noutro relato, é possível perceber a continuidade no fornecimento de medicamentos, sendo esse acordo uma evidência da cooperação entre Sociedade Beneficente e Caixa de Aposentadorias.

Carta do guarda-livros enviando uma conta na quantia de 70\$200, feita pela Caixa Ferroviária, na Pharmácia da Beneficente, e que deixou de ser paga pela primeira vez – Nomeada uma comissão composta pelos conselheiros – Jader, Nascimento e Hybernon para se entender a respeito com o Sr. Presidente da Ferroviária.⁴⁶⁷

Com relação à Assistência Médica, desativada na Sociedade Beneficente e sob responsabilidade da Caixa de Aposentadoria, não satisfaz os trabalhadores, sendo motivo de reclamações. Frente a tal situação e ancorado em diversos pedidos, abre-se a discussão sobre a reativação da Assistência Médica, como se observa no relato a seguir:

Discutido amplamente o caso e depois de várias sugestões, o conselho resolveu por unanimidade amparar a situação dos associados da Beneficente, de acordo com o pedido feito em abaixo assinado, fazendo reconduzir ao serviço clínico da nossa Sociedade os Sr. Dr. João Hyppolito de Azevedo e Sá e Eliezer Studart da Fonseca. Depois de aprovado o Sr. Presidente nomeou uma comissão composta do conselheiro Abreu Nascimento e do suplente

⁴⁶⁵ Essas gratificações eram valores destinados ao pagamento de serviços que a Sociedade requisitava, como organização de folha de descontos, serviços de limpeza e portaria da sede social, entre outros. Os valores eram estipulados em reuniões do conselho e pagos pela tesouraria da Sociedade.

⁴⁶⁶ Ata da sessão de 20 de fevereiro de 1931.

⁴⁶⁷ Idem.

Eloy Carvalho Lima e Gonzaga Falcão para redigir o Regulamento da Assistência Médica.⁴⁶⁸

A partir desses relatos, é possível perceber que o costume de recorrer à Sociedade se manteve. No início dos anos 1930, era a Sociedade, na maioria dos casos, o amparo dos ferroviários mais necessitados, sendo reconhecida, com ressalvas, como uma instituição de defesa dos trabalhadores. Mesmo depois de aposentados, muitos ferroviários continuavam sócios da Beneficente: “Requerimento de Raimundo Pereira, pedindo para que a Sociedade providenciasse a respeito de uma justificação que pretende fazer em juízo a fim de melhorar a sua aposentadoria, obrigando a indenizá-lo das dispensas que forem feitas”.⁴⁶⁹

Em 1931, as Caixas de Aposentadorias sofreram uma reforma, sendo estendidas a todas as empresas e organizações industriais de propriedade particular ou administração pública. As Caixas passam a ter personalidade jurídica, sujeitas ao regulamento do Governo, referente a cada classe, categoria e empresa. Segundo o novo regulamento, as Caixas de Aposentadorias contariam, para seu financiamento, com recursos provenientes de várias fontes:

As receitas das Caixas serão constituídas: das mensalidades dos associados, seguindo a reportagem estabelecida pelo regulamento; das jóias e contribuições iniciais, equivalentes a um mês de vencimento; da contribuição mensal, da empresa, igual a uma vez e meia de produto das mensalidades dos seus associados; da contribuição do Estado, proveniente do aumento de tarifas e taxas sob os serviços explorados pela empresa; de doações dos empregados; das multas; dos vencimentos não reclamados dentro de dois annos; das importâncias relativas as aposentadorias e pensões não reclamadas dentro do prazo de cinco annos, dos rendimentos produzidos pela applicação dos bens a ellas pertencentes e das demais contribuições previstas pelo futuro Decreto.⁴⁷⁰

Ao longo da década de 1930, a Caixa de Aposentadorias e Pensões da RVC foi-se consolidando, o que não significou o desaparecimento da Sociedade Beneficente. Entre 1932 e 1934, a Sociedade enfrentou uma grave crise financeira, diminuindo sobremaneira seu número de sócios. Para se ter uma noção do impacto, a partir do segundo semestre de 1932, foram registrados mais de trezentos atrasos no pagamento de empréstimos, além de diversos pedidos de auxílio médico, jurídico e funeral. A crise administrativa de 1932 chega ao ponto máximo quando toda a diretoria renuncia obrigando a eleição de uma nova diretoria.

⁴⁶⁸ Ata da sessão de 20 de fevereiro de 1931.

⁴⁶⁹ Ata da sessão de 17 de janeiro de 1931.

⁴⁷⁰ **Gazeta de Notícias**. Fortaleza, 11 de fevereiro de 1931.

Para tentar reverter a situação, a diretoria da Sociedade lança mão de uma série de medidas, visando conter a evasão de associados. Entre essas ações, figurou a flexibilização da cobrança de empréstimos, disposição lida em assembléia determinando:

Em face da crise atual que afeta todas as classes, esta Sociedade, conhecendo a dificuldade de arrecadação de seus créditos, notadamente na conta “Empréstimos Especiais”, dificuldade que decorre, naturalmente, da própria crise, resolveu aprovar uma moratória de 30 dias, para recebimento dos encargos monetários dos Srs. sócios, excluída a “contribuição ordinária”, bem como engloba em um só título – empréstimos especiais – as contas (saldos) já no mesmo existentes e as de compras de medicamentos e outros adiantamentos de dinheiro não regulado por promissórias, cujo total foi dividido em 24, 36 e 48 prestações, conforme o montante, acrescido antes do juro de 10%, fixo, com a opção dos sócios se dispersarem do gôso desse direito condicionado a obrigatoriedade do juro de mora, desde que continuasse como dantes, a pagar seus compromissos, sendo exigida a declaração escrita referente.⁴⁷¹

Para alguns conselheiros, a Beneficente havia ampliado sua rede de assistência em demasia, o que tornava suas despesas muito elevadas. Fazendo uma comparação com outras associações, o conselheiro Barros dos Santos afirma que, “em nenhuma das legislações das sociedades filiadas à Legião Cearense do Trabalho⁴⁷², se encontrou disposições tão ampliadas e tão elásticas, quanto às que se encerram nos nossos estatutos”.⁴⁷³

Outra razão alegada para as dificuldades enfrentadas pela Beneficente tem raízes nos cortes de funcionários ocorridos no início de 1932, e agravados pela seca ocorrida nesse mesmo ano. Ao contrário de outros momentos, durante esse período de estiagem não houve praticamente nenhum investimento em obras na ferrovia; do contrário, foi um ano marcado por atrasos e corte de trabalhadores em toda a Rede de Viação.

Segundo Rios, as verbas destinadas ao socorro dos retirantes em 1932 foram, de modo geral, insuficientes, sendo o roubo de alimentos uma prática

⁴⁷¹ Ata da sessão de 26 de Agosto de 1932.

⁴⁷² A Legião Cearense do Trabalho, fundada em Fortaleza pelo tenente Severino Sombra, foi um movimento corporativo que movimentou diversas camadas da classe trabalhadora no Ceará. Defendia o fortalecimento do poder executivo e condenava a luta de classes. Pregava a organização dos trabalhadores e o respeito à ordem social. Foi um movimento que teve grande ascendência no meio associativo local, chegando a formar uma rede com várias sociedades filiadas. (Ver CORDEIRO JR. Raimundo Barroso. *A Legião Cearense do Trabalho*. In: SOUZA, Simone de & GONÇALVES, Adelaide. **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 325.

⁴⁷³ Ata da sessão de 30 de junho de 1932.

repetidamente registrada durante esse período.⁴⁷⁴ A autora aponta que as obras de maior monta, empregando retirantes, concentraram-se em Fortaleza: a construção do Porto, do novo Mercado e do edifício dos Correios e Telégrafos.

No plano associativo, são verificadas alterações de relevo, como o surgimento de outras sociedades entre os trabalhadores da RVC. A partir dos anos 1920, foram fundadas, respectivamente, a União dos Trabalhadores Ferroviários (1921), o Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários de Sobral (1921) e o Sindicato Beneficente dos Operários da Estrada de Ferro de Baturité, (1930), fazendo com que a Sociedade Beneficente perdesse a exclusividade na organização dos ferroviários cearenses.

A esse fato soma-se o processo de centralização sindical por parte do Estado, desencadeado a partir da lei de sindicalização de 1931, do governo Vargas, que teve avanços com a constituição de 1934 e posteriormente com a CLT, Consolidação das leis do Trabalho, de 1943, que instituiu o sindicato único por categoria, atrelando as instituições de classe ao Estado.

Essa política foi acompanhada de uma forte repressão aos movimentos sociais. French ressalta que a repressão desencadeada pelo governo de Getúlio Vargas no âmbito da formação da legislação trabalhista, em muito, se assemelhava às práticas de desrespeito às garantias individuais vividas durante o período da Primeira República, sendo a repressão aos movimentos de base proletária uma permanência entre os dois períodos.⁴⁷⁵

Durante os anos 1930, surgiram diversos sindicatos e muitas sociedades de socorro mútuo permaneceram ativas, como a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, ainda que a lei de sindicalização impusesse a presença de apenas um sindicato por categoria.

No caso da Beneficente, essa nova conjuntura contribuiu no processo de evasão de sócios verificado desde 1930. Frente a essa situação, em 1933, depois da perda de 350 associados, a Sociedade Beneficente resolve diminuir seus custos com funcionários, estabelecendo a seguinte relação:

Secretaria

1 Diretor da Secretaria, acumulando também as funções de guarda-livros, vencimentos mensais de 350\$000;

⁴⁷⁴ RIOS, Kênia Sousa. **Campos de Concentração no Ceará: Isolamento e poder na Seca de 1932**. 2. Ed. Fortaleza: Museu do Ceará; Expressão Gráfica, 2006, p.85.

⁴⁷⁵ FRENCH, John D. **Proclamando Leis, Metendo o Pau e Lutando por Direitos: A questão Social como caso de polícia, 1920-1964**. In LARA, SILVIA e MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.). **Direitos e Justiça no Brasil**. Campinas – SP: Editora Unicamp, 2006. p.396.

1 Auxiliar, com os vencimentos mensais de 75\$000;
1 Zelador, com os vencimentos mensais de 60\$000.

Contabilidade:

3 Auxiliares a 100\$000 mensais cada um;
1 Auxiliar com os vencimentos de 50\$000 mensais.

Tesouraria:

1 Tesoureiro, vencimentos mensais de 150\$000 mensais;
1 auxiliar, com vencimentos mensais de 100\$000.

Farmácia:

1 Farmacêutico com 300\$000 mensais;
1 Servente com 30\$000 mensais.

Instrução:

2 Professores a 150\$000 mensais, cada um;
2 Ajudantes a 60\$ mensais cada um.

Assistência judiciária:

1 Advogado, com os vencimentos de 150\$000 mensais.⁴⁷⁶

A existência de significativo número de funcionários remunerados (16) demonstra o nível de organização que a Sociedade alcançou no início dos anos 1930. A diminuição de 10% dos vencimentos de cada funcionário foi acompanhada da redução do valor do pecúlio e do auxílio funeral, a maneira encontrada para manter seus compromissos com os associados sem ter que suprimir benefícios.

Outra mudança ocorrida em 1933 é a reformulação do mandato da diretoria de um para dois anos, sendo o pleito de 1933, válido para os anos de 1934 e 1935. No início de 1934, a Sociedade extingue as farmácias no interior, permanecendo a de Fortaleza em atividade.

Em 1936, a Sociedade Beneficente é decretada de Utilidade Pública, passando a receber subvenções do Estado;

Lei N. 73, de 24 de fevereiro de 1936.

Considero de utilidade pública a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité e o Centro dos Inquilinos.

O Governo do Estado do Ceará.

Faço saber que a Assembléia Legislativa votou e eu sanciono e promulgo a seguinte lei.

Art. 1º. Ficam considerados de utilidade pública a “Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité” e o “Centro dos Inquilinos”, com sede nesta Capital.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado do Ceará em 24 de fevereiro de 1936.

Dr. F. de Menezes Pimentel

J. Martins Rodrigues.⁴⁷⁷

⁴⁷⁶ Ata da sessão de 09 de abril de 1933.

⁴⁷⁷ **Diário Oficial do Estado do Ceará**. Fortaleza, 29 de fevereiro de 1936.

A partir desse período, a Sociedade foi perdendo suas características iniciais de entidade de categoria profissional, além da ausência quase absoluta de assembleias gerais, configurando-se uma situação em que a Beneficente apenas se reunia para decidir questões de ordem financeira, sendo a tradição das comissões e das petições praticamente extintas. Entretanto, ainda continuaram algumas atividades, passando a abrigar também a Escola Couto Fernandes na sua sede social.

Atualmente, *A Centenária*, como é conhecida a agremiação, presta serviços para a Associação dos Aposentados da RFFSA, mantendo atendimento médico e dentário aos aposentados e familiares dos funcionários da ferrovia, além de servir como espaço para reuniões e comemorações. Sua história e suas origens permanecem vivas na memória dos trabalhadores, sendo sua experiência considerada um exemplo de solidariedade e dignidade profissional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité demonstra a riqueza e a diversidade do universo associativo dos trabalhadores na virada do século XIX para o XX. Estruturada desde o início entre as iniciativas dos trabalhadores e o apoio e, em grande medida, controle dos dirigentes da ferrovia, esta agremiação foi, durante largo período, a única entidade a congregar os trabalhadores ferroviários cearenses. Sua instalação foi motivada pelas péssimas condições de vida da maioria dos ferroviários, tendo suas ações se firmado no campo dos socorros como uma alternativa de sobrevivência em tempos difíceis.

Entre as peculiaridades da Sociedade Beneficente, pode-se ressaltar a permanência da filiação voluntária, o que não era comum entre as mutuais envolvendo ferrovias, e o esforço quanto ao atendimento regular de auxílio médico. Nesse último ponto, a Beneficente dos Ferroviários se destacou por ser uma associação que dedicou boa parte de suas energias a promoção do acesso dos seus associados ao atendimento médico e farmacêutico, o que representou no contexto de sua formação uma posição de destaque no meio associativo local.

Quanto ao debate historiográfico, acredito que este estudo contribuiu no sentido de alargar a discussão sobre o associativismo no Ceará. Ao longo da pesquisa, a necessidade de apresentar exemplos de outras Sociedades de Socorro Mútuo fomentou o conhecimento e a análise, mesmo que parcial, de uma gama significativa de associações, principalmente na cidade de Fortaleza na virada do século XIX para o XX. Esse fato de algum modo abre novas possibilidades de objetos de pesquisa, visto que a maioria das agremiações citadas não foi estudada. A própria Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité era praticamente desconhecida dos estudos que abordaram as experiências associativas dos trabalhadores do Ceará. Outro aspecto de relevo que dialoga com os estudos sobre o mutualismo é a discussão desenvolvida em torno da construção dos benefícios. Esse tema, ao privilegiar a ação dos associados e o contexto histórico onde surgem as agremiações tem a pretensão de aprofundar a análise com relação às particularidades dos grupos sócio profissionais, de modo a perceber não apenas a heterogeneidade das experiências, mas observar as especificidades das Sociedades de Socorro Mútuo ancoradas no mundo do trabalho.

No bojo desse esforço de pesquisa, foram agregados diversos acervos que deram suporte a esse estudo, como atas, estatutos, imagens e impressos, o que possibilitou uma narrativa histórica centrada no cotidiano dos trabalhadores ferroviários entre 1891 aos anos de 1930. Entretanto, longe de encerrar qualquer discussão, essa pesquisa aponta para a necessidade de uma maior discussão sobre o tema do associativismo dos trabalhadores no Ceará. Poucas foram as Sociedades estudadas, tendo esse campo muito a ser explorado. Temas como acidentes de trabalho, cultura das sociedades, instrução e associativismo e o relacionamento entre trabalhadores e patrões são exemplos de temáticas que podem ser exploradas em estudos futuros no campo da história do trabalho.

Sobre as fontes, cabe destacar a escolha centrada na análise do volumoso e rico corpus documental das atas da Sociedade Beneficente. Essa opção foi norteadada por se tratar de um material praticamente inédito, que se mostrou com grande potencial de questões e informações sobre a vida dos trabalhadores ferroviários e a evolução da Sociedade Beneficente. Entretanto, isso não quer dizer que as atas fossem a única opção de fontes para a pesquisa, tendo consciência das possibilidades de um cotejamento mais amplo, principalmente no que diz respeito à imprensa. No entanto, ainda que de modo menos sistemático, a consulta de alguns jornais mobilizados pela causa operária ou pela grande circulação em Fortaleza foi de extrema importância para o andamento do estudo.

No início da pesquisa, partiu-se da idéia que a Sociedade havia sido fruto apenas das necessidades materiais dos trabalhadores. Essa concepção foi sendo modificado ao longo do trabalho, ganhando espaço o reconhecimento de outras motivações que iam além das necessidades físicas, como por exemplo, a instrução na Escola Couto Fernandes, fundada em 1918, que se tornou um dos principais benefícios da Sociedade nas primeiras décadas do século XX.

Nos anos de 1920, a Sociedade alcançou significativo desenvolvimento, vindo a compor uma rede assistencial que contemplava trabalhadores ferroviários de vários municípios do Ceará. A formação de postos de atendimento médico, a diversificação e ampliação dos benefícios, incluindo caixa de empréstimos, escola de primeiras letras, cooperativa de consumo, farmácia e assistência jurídica foram evidências dessa evolução que foi coroada com a construção da sede social da Sociedade no ano de 1932. Esse período foi marcado por inúmeras mudanças na

Sociedade Beneficente, tendo a instalação da Caixa de Aposentadorias e Pensões contribuído para esse processo.

No entanto, a pesquisa também demonstrou que a dinâmica da Sociedade, com seus conflitos e diferenças internas, assumiu um papel de relevo nessas transformações, que se fizeram mais visíveis no início dos anos 1930. Nesse período, o decréscimo das atividades associativas, como assembleias, petições, assistência médica e judiciária, foi sentido em diversos âmbitos da Sociedade, sendo a evasão dos associados, especialmente crítica entre os anos de 1932 a 1934, um sintoma dessa crise. Depois desse momento, a agremiação continuou suas atividades, mas de modo mais reduzido, conservando basicamente apenas os socorros pecuniários e a escola da Sociedade.

Atualmente a Sociedade Beneficente atende ferroviários aposentados e seus familiares na mesma sede construída em 1932. Sua história revela o caminho trilhado pelos trabalhadores ferroviários na busca por melhores condições de existência, onde prover e proteger era sua maior missão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADERALDO, Mozart Soriano. **História abreviada de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada**. Fortaleza: Programa Editorial Casa José de Alencar, 1998.

AZEVEDO, Otacílio de. **Fortaleza descalça: reminiscências**. 2. Ed. Fortaleza: UFC/ Casa José de Alencar, 1992.

BILHÃO. Isabel. A cidade como palco das manifestações operárias: Porto Alegre – 1906. *In: Revista Histórica*, n. 6, Porto Alegre, 2002.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1985.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo. **Trem da seca: sertanejo, retirantes e operários (1877-1880)**. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria de Cultura do Estado, 2005.

CASTILLO, Santiago (org.). **Solidariedade desde abajo: trabajadores y socorros mutuos en la España contemporánea**. Madri: Universidad de Complutense; UGT, 1994.

CATROGA, Fernando. **O céu da memória: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911)**. Coimbra: Minerva, 1999.

CAETANO. Coraly Gará. Qualificação e ferrovia: a experiência das escolas profissionais ferroviárias (1920 – 1945). *In: RIBEIRO, Maria Alice Rosa (org.). Trabalhadores urbanos e ensino profissional*. 2. Ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1986.

DE LUCA, Tânia Regina. **O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo**. São Paulo: Contexto, 1990.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

FARIAS, Lina Rodrigues, O instituto de higiene: contribuição à história da ciência e da administração da saúde em São Paulo. *In: Revista PHYSIS. Saúde Coletiva*. Rio de Janeiro, 9(1), 1999.

FACÓ, Rui. **Cangaceiros e fanáticos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

FERREIRA, Bendito Genésio. **A estrada de ferro de Baturité: 1870-1930: projeto história do Ceará, política, indústria e trabalho 1930-1964**. Fortaleza: Edição Universidade Federal do Ceará; Stylus Comunicações, 1989.

FONSECA, Vitor Manoel Marques da. **No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro (1903-1916)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008.

GEREMEK, Breneslaw. **A piedade e a fome**: história da miséria e da caridade na Europa. Coleção Pequenas Histórias. Lisboa: Terramar, 1986.

_____. **Os filhos de Caim**: vagabundos e miseráveis na literatura europeia. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 3. Ed. Rio de Janeiro: FVG, 2005.

HAHNER, June E. **Pobreza e política**: os pobres urbanos no Brasil – 1870/1920. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1993.

HARDMAN, Francisco Foot. **Nem pátria, nem patrão! (vida operária e cultura anarquista no Brasil)**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

_____. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HERSCHMANN, Maciel e PEREIRA, Carlos A. M. (orgs.). **Engenharia nos anos 20 – 30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

HOBSBAWM, Eric J. **Mundos do trabalho**: novos estudos sobre história operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

_____. **Pessoas extraordinárias**: resistência, rebelião e jazz. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

HOGGART, Richard. Nós e eles. *In*: **O lúdico na cultura solidária**. São Paulo: Hucitec, 2001.

_____. **As utilizações da cultura**: aspectos da vida cultural da classe trabalhadora. Lisboa: Presença, 1973.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Annablume, 2003.

LARA, Silvia e MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.). **Direitos e justiça no Brasil**. Campinas – SP: Editora Unicamp, 2006.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade**: conflito e hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

LIMA, Francisco de Assis Silva de. **Estradas de ferro no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2009.

LINHARES, Maria Yedda Leite & SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **História política do abastecimento (1918-1974)**. Brasília: Binagri, 1979.

LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)**. Pelotas: Editora da UFPel, 2001.

LOPES, José Sergio Leite. **A tecelagem dos conflitos de classe na Cidade das Chaminés**. São Paulo: Marco Zero, 1988.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o império 1871-1889**. Rio de Janeiro: Toobooks, 1999.

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

MENEZES, Antonio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar; Programa Editorial UFC, 1992.

MENEZES, Raimundo de. **Coisas que o tempo levou: crônicas históricas da Fortaleza antiga**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2006.

MUNAKATA, Kazumi. **A legislação trabalhista no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

NEVES, Frederico de Castro. **A multidão e a história: saques e outras ações de massa no Ceará**. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza, CE: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000.

NOBRE, Geraldo. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: Federação das Indústrias do Estado do Ceará, 1989.

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

OLIVEIRA, André Luis Frota de. **A estrada de ferro de Sobral**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994.

PARANHOS, Kátia Rodrigues. Formação operária: arte de ligar política e cultura. *In: Educ. Soc. Campina*, vol. 26, n. 90, p. 266-288, jan./abr. 2005.

PECHMAN, Robert Moses, **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

PINTO, Estevão. **História de uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: Editora Rua do Ouvidor, 1949.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza *belle époque*: reforma urbana e controle social 1860-1930**. Fortaleza: Edição Demócrito Rocha, 2001.

POSSAS, Lúcia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**. Bauru, SP: Edusc, 2001.

RAGO, Margareth. Trabalho feminino e sexualidade. *In: PRIORI, Mery Del (org.). **História das mulheres no Brasil***. São Paulo: Contexto, 2002.

RALLE, Michel. A função da proteção mutualista na construção de uma identidade operária na Espanha (1870-1910). *Cad. AEL*, v. 6, n. 10/11. Campinas-SP, 1999.

REZENDE, Antônio Paulo. As primeiras idéias socialistas em Pernambuco. *In: CLIO, Revista de Pesquisa Histórica*, n. 23, UFPE, 2005.

RIOS, Kênia Sousa. **Campos de concentração no Ceará**. 2ª. Ed. Fortaleza: Museu do Ceará; Expressão, 2006.

RODRIGUES, José Albertino. **Sindicato e desenvolvimento no Brasil**. São Paulo: Difel, 1968.

SAMARA, Eni de Mesquita e SOUSA, José Weyne de. Morar e viver no Nordeste do Brasil: Fortaleza, séc. XIX. *In: Trajetos – Revista de História da UFC*. Fortaleza, vol. 4, n. 7, 2006.

SANT' ANA, Denise Bernuzzi. **O prazer justificado: história e lazer** (São Paulo 1969-1979). São Paulo: Marco Zero, 1994.

SANTOS, Jovelina Silva. **Círculo Operário no Ceará: instrução, educação, orientação, moralizando**. (1915-1963). Fortaleza: Edições Nudoc, 2007.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovia e Ferroviários**. São Paulo: Engenharia, Magia das Letras, 1982.

SILVA, Marcos José Diniz. **No compasso do progresso: maçonaria e os trabalhadores cearenses**. Fortaleza: Nudoc, 2007.

SIMÃO, Azis. **Sindicato e Estado: Suas relações na Formação do Proletariado de São Paulo**. São Paulo. Domínios. 1966.

SOUSA, Eusébio de. **Os monumentos do Ceará: referência histórico-descritiva**. Fortaleza: Secretaria da Cultura do Estado do Ceará; Museu do Ceará, 2006.

SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. **Irmandades e festas: Rosário dos Pretos de Sobral (1854-1884)**. Fortaleza: Edições Nudoc, 2007.

SOUZA, Simone de & GONÇALVES, Adelaide. **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

TENFELDE, Klaus. As dificuldades com o cotidiano. *In: Revista. História: Questões & Debates. Associação Paraense de História – APAH*. Curitiba, jul.-dez. 1996.

THEOPHILO, Rodolpho. **O caixeiro**: reminiscências. Edição fac-similar. Fortaleza: Museu do Ceará/Secult, 2002.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**: árvore da liberdade. V. I. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

_____. **A formação da classe operária inglesa**: a força dos trabalhadores. V. III. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

_____. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2001.

THOMPSON, Edward P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOLEDO, Edilene Teresinha. Em torno do jornal *O Amigo do Povo*: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século. Cadernos, **AEL**, n. 8/9, 1998.

VIANA, Carlos Negreiros. **A indústria têxtil de algodão no Ceará 1881-1973**: uma experiência de industrialização fora do Centro-Sul. Fortaleza: Ed. SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, 1992.

VIANNA, Luiz Werneck. **Liberalismo e sindicalismo no Brasil**. 4. ed., rev. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

VITORINO, Artur José Renda. **Máquinas e operários**: mudanças técnicas e sindicalismo gráfico (São Paulo e Rio de Janeiro, 1858-1912). São Paulo: Fapesp; Anna Blume, 2000.

WEBER, Regina. **Os operários e a colméia**: trabalho e etnicidade no Sul do Brasil. Ijuí, Ed. Unijuí, 2002.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura**. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1987.

WILLIAMS, Raymond. **Palavras - chaves**: um vocabulário de cultura e sociedade. São Paulo: Boitempo, 2007.

XIMENDES, Carlos Alberto. **A Câmara de São Luiz e o mundo do trabalho (1646-1755)**. **Outros Tempos**, vol. 01, p.105-114. Disponível em: <www.outrostempos.uema.br>. Acesso em: agosto 2009.

XIMENES, Luiz. **Paixão ferroviária**. Fortaleza: REFSA. 1984.

TESES E DISSERTAÇÕES

CORD, Marcelo Mac. **Andaimes, casacas, tijolos e livros**: uma associação de artífices no Recife, 1836-1880. Tese (Doutorado) - Departamento de História da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, fevereiro de 2009.

ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de Fortaleza**: rebeldes pelos caminhos de ferro. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza, julho de 2009.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista**: as vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati. Tese (Doutorado). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2007.

GONÇALVES, Adelaide Maria. A imprensa dos trabalhadores no Ceará de 1862 aos anos 1920. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2001.

LIMA, Pedro Airton Queiroz. **A sombra das ingazeiras**: o café na Serra de Baturité (1850-1900). Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2000.

OLIVEIRA, Francisco de Assis de. **Os caixeiros no Ceará**: trabalho e educação na Revista Phenix 1891-1916. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza, 2005.

PEREIRA, Daniela Márcia Medina. **A próxima estação**: trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da ferrovia. Fortaleza. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará (UFC). Outubro, 2004.

SILVA JR. Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorro mútuo**: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul 1854-1940. Porto Alegre. Tese (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. 2004.

REVISTAS E ANAIS DE ENCONTROS

BATALHA, Claudio H. Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: relações entre corporações, Sociedades Mutualistas e sindicatos à luz da produção recente. **XXV Simpósio Nacional História da ANPUH**. Fortaleza, 12-17 de julho de 2009.

MACIEL, Osvaldo Batista Acioly. Mutualismo e Trabalhadores em Maceió (1869-1920). **XXV Simpósio Nacional História da AMPUH**. Fortaleza, 12-17 de julho de 2009.

PINTO, José Aloísio Martins. Brasil comunista ou Brasil brasileiro?: a direita nacionalista na imprensa católica (Fortaleza/CE, 1930-1945). *In: Anais do XI Encontro Regional da Associação Nacional de História – ANPUH/PR – “Patrimônio Histórico no Século XXI”*. 21 a 24 de maio de 2008.

REVISTA. **História & perspectiva**, Uberlândia (25 e 26): 261-291 jul./dez. 2001/jan./jun. 2002.

REVISTA de História da UFC. **Trajetos**, vol. 1, nº 2, 2002.

Educ. Soc. Campina, vol. 26, n.90, p. 266-288, jan./abr. 2005. Disponível em: <<http://www.cedes.unicamp.br>>. Acesso em: agosto 2009.

REVISTA. **Travessia**. Publicação do CEM - ano XII, n. 34, maio-agosto, 1999.

REVISTA. **Manguinhos - História, Ciências, Saúde**, vol. 11(1): 57-74, Jan.-abr. 2004. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz/ Fiocruz.

FONTES E DOCUMENTOS

JORNAIS

A Tribuna. Fortaleza, 17 de Dezembro de 1923.

Ceará Socialista. Fortaleza, 07 de setembro de 1919.

Ceará Socialista. Fortaleza, 10 de agosto de 1919.

Ceará Socialista. Fortaleza, 17 de Agosto de 1919.

Ceará Socialista. Fortaleza, 17 de agosto de 1919.

Ceará Socialista. Fortaleza, 20 de julho de 1919.

Ceará Socialista. Fortaleza, 27 de julho de 1919.

Diário do Ceará. Fortaleza, 03 de Maio de 1923.

Diário do Ceará. Fortaleza, 05 de Junho de 1923.

Diário do Ceará. Fortaleza, 10 de fevereiro de 1923.

Diário do Ceará. Fortaleza, 17 de julho de 1923.

Diário do Ceará. Fortaleza, 23 de fevereiro de 1923.

Diário do Ceará. Fortaleza, 25 de fevereiro de 1923.

Diário do Ceará. Fortaleza, 29 de abril de 1923.

Gazeta de Notícias. Fortaleza, 10 de fevereiro de 1931.

Gazeta de Notícias. Fortaleza, 11 de fevereiro de 1931.

Gazeta de Notícias. Fortaleza, 1º de fevereiro de 1931.

Gazeta Oficial. Fortaleza, 10 de janeiro de 1918.

Gazeta Oficial. Fortaleza, 18 de Agosto de 1918.

Gazeta Oficial. Fortaleza, 28 de Janeiro de 1918.

Nordeste. Fortaleza, 20 de outubro de 1925.

Nordeste. Fortaleza, 21 de agosto de 1925.

O Ceará. Fortaleza, Ano IV. 05 de dezembro de 1928.

O Ceará. Fortaleza, Ano IV. 22 de novembro de 1928.

O Ceará. Fortaleza, Ano IV. 30 de novembro de 1928.

O Cearense. Fortaleza, 10 de abril de 1889.
O Combate. Fortaleza, 05 de abril de 1891.
O Combate. Fortaleza, 02 de junho de 1891.
O Combate. Fortaleza, 04 de junho de 1891.
O Combate. Fortaleza, Ano I. 12 de junho de 1921.
O Operário. Fortaleza, 27 de março de 1892.
O Operário. Fortaleza, 06 de Março de 1892.
O Operário. Fortaleza, 28 de fevereiro de 1892.
O Typographo. Fortaleza, 08 de março de 1866. Ano I N° 2.
Primeiro de Maio. Fortaleza, 08 de fevereiro de 1909.
Primeiro de Maio. Fortaleza, 19 de novembro de 1905.
União Artística. Fortaleza, 07 de setembro de 1864.

ESTATUTOS

Estatuto da Sociedade Artística Fraternidade e Trabalho. 30 de novembro de 1876.
 Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité de 13 de junho de 1891.
 Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité de 1931
 Estatuto da Sociedade Beneficente dos Artistas de Maranguape. 30 de outubro de 1875
 Estatuto da Sociedade Beneficente Portuguesa Dous de Fevereiro. 1872.
 Estatuto da Sociedade Beneficente União Operária. 20 de Abril de 1893.
 Estatuto da Sociedade Paz e União dos Comerciantes de Frutas de 1917.
 Estatuto do Círculo de Operários e Trabalhadores Católicos São José de 20 de janeiro de 1916.
 Estatutos da Associação dos Merceeiros. 18 de Agosto de 1918.
 Estatutos da Sociedade de Socorro Mútuo.

TERMOS DE COMPROMISSO

Termo de compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário da cidade de Icó de 26 de novembro de 1870. *In: Coleção de Leis da Provincia do Ceará no anno de 1870.* Fortaleza: Typ. Cearense, 1870.

Termo de Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, ereta na Capela da lapa da Freguesia de Sobral em 21 de outubro de 1869. *In: Coleção de Leis da Provincia do Ceará no anno de 1870.* Fortaleza: Typ. Cearense, 1870.

Termo de Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário instituída na Igreja da mesma senhora na cidade da Fortaleza de 24 de janeiro de 1871. Fundo Palácio Episcopal do Ceará, Ala 03, estante 47, caixa 02.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO DO CEARÁ

Synopse da Legislação relativa ao Porto de Fortaleza - Obra adquirida pelo Governo Federal por decreto nº 3.602, de fevereiro de 1900. *In: Revista do Instituto Histórico do Ceará*. Tomo XXIII, 1909.

PORTARIAS

Portarias - Livro nº 1 do Pessoal Titulado de 1917 aos anos de 1930. Arquivo da RFFSA.

Portarias - Livros nº 6 do Pessoal Titulado de 1917 aos anos de 1930. Arquivo da RFFSA.

Portarias de Justiça - Portarias diversas. Estatuto da Sociedade Artística Fraternidade e Trabalho. 1876

Portarias de Justiça - Portarias diversas. Estatuto da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. 1891.

Portarias de Justiça - Portarias diversas. Estatutos da Sociedade União Operária. Fortaleza, 1893.

Portarias de Justiça - Portarias diversas. Fortaleza - Estatutos da Sociedade Beneficente Dous de Fevereiro 1972.

ATAS DA SOCIEDADE BENEFICENTE DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ

Ata de Instalação da Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité, de 29 de março de 1891. Arquivo da Sociedade Beneficente dos Ferroviários

Ata da sessão de 26 de abril de 1891.

Ata da sessão de 25 de abril de 1891.

Ata da sessão de 19 de outubro de 1891.

Ata da sessão de 10 de julho de 1891

Ata da sessão de 29 de março de 1891.

Ata da sessão de 19 de outubro de 1891.

Ata da sessão de 16 de abril de 1891.

Ata da sessão de 25 de maio de 1892.

Ata da sessão de 28 de outubro de 1892.

Ata da sessão de 25 de abril de 1892.

Ata da sessão de 02 de abril de 1892.

Ata da sessão de 24 de novembro de 1893.

Ata da sessão de 18 de dezembro de 1910.

Ata da sessão de setembro de 1916.

Ata da Instalação da Assistência Médica, de 03 de março de 1916

Ata da sessão de assembléia geral da Sociedade Beneficente da Estrada de Ferro de Baturité, “Caixa Sanitária” celebrada no dia 23 de junho de 1916.

Ata da 1ª sessão de diretoria de 30 de setembro de 1916.

Ata da 2ª sessão de 1º de dezembro de 1916

Ata da sessão de 08 de fevereiro de 1917
Ata da sessão de 05 de setembro de 1917
Ata da sessão de 05 de outubro de 1917
Ata da sessão de 07 de janeiro de 1918
Ata da sessão de 15 de janeiro de 1918.
Ata da sessão de 26 de janeiro de 1920. (Regulamento da Assistência Médica).
Ata da sessão de 02 de outubro de 1920.
Ata da sessão de 22 de novembro de 1921.
Ata da sessão de 12 de agosto de 1924
Ata da sessão de 17 de agosto de 1924.
Ata da sessão de 29 de agosto de 1924.
Ata da sessão de 06 de setembro de 1924.
Ata de sessão de 12 de outubro de 1924
Ata da sessão de 10 de novembro de 1924.
Ata da sessão de 06 de setembro de 1924.
Ata da sessão de 04 de dezembro de 1924
Ata da sessão de 12 de agosto de 1924
Ata da sessão de 29 de agosto de 1924.
Ata da sessão de 29 de dezembro de 1930.
Ata de sessão de 28 de setembro de 1924.
Ata da sessão de 09 de agosto de 1924
Ata da sessão de 10 de novembro de 1924
Ata da sessão de 18 de novembro de 1924
Ata da sessão de 05 de agosto de 1924.
Ata de sessão de 13 de novembro de 1924
Ata da sessão de 02 de abril de 1925.
Ata da sessão de 29 de janeiro de 1925.
Ata da sessão de 03 de setembro de 1925.
Ata da sessão de 21 de janeiro de 1925.
Ata da sessão de 02 de julho de 1925
Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.
Ata da sessão de 20 de agosto de 1925.
Ata da sessão de 07 de agosto de 1925.
Ata da sessão de 05 de março de 1925.
Ata da sessão de 20 de agosto de 1925.
Ata da sessão de 19 de fevereiro de 1925
Ata da sessão de 21 de janeiro de 1925
Ata da sessão ordinária de 22 de outubro de 1925
Ata da sessão ordinária de 03 de dezembro de 1925.
Ata da sessão de 09 de julho de 1925.
Ata da sessão de 17 de setembro de 1925.
Ata da sessão de 09 de julho de 1925.
Ata da sessão de 14 de maio de 1925.
Ata da sessão de 26 de março de 1925
Ata da sessão de 07 de agosto de 1925.
Ata da sessão de 03 de dezembro de 1925.
Ata da sessão de 02 de julho de 1925
Ata da sessão de 20 de agosto de 1925
Ata da sessão de 05 de novembro de 1925

Ata da sessão de 25 de março de 1925.
Ata da sessão de 03 de setembro de 1925
Ata da sessão de 08 de outubro de 1925.
Ata da sessão de 15 de outubro de 1925.
Ata da sessão de 02 de abril de 1925.
Ata da sessão de 02 de dezembro de 1926.
Ata da sessão de 22 de dezembro de 1926.
Ata da sessão de 24 de novembro de 1926
Ata da sessão de 29 de outubro de 1926
Ata da sessão de 27 de outubro de 1927
Ata da sessão de 05 de março de 1927.
Ata da sessão de 18 de abril de 1927
Ata da sessão de 05 de março de 1927.
Ata da sessão ordinária de 04 de janeiro de 1927
Ata da sessão ordinária de 20 de janeiro de 1927.
Ata da sessão de 24 de junho de 1927
Ata da sessão de 30 de maio de 1928
Ata da sessão de 04 de fevereiro de 1928.
Ata da sessão de 30 de maio de 1928.
Ata da sessão de 29 de janeiro de 1930.
Ata da sessão de 17 de outubro de 1930
Ata da sessão de 06 de maio, de 1930.
Ata da sessão de 03 de junho de 1930
Ata da sessão de 21 de agosto de 1930.
Ata da sessão de 17 de outubro de 1930.
Ata da sessão de 29 de janeiro de 1930.
Ata da sessão de 21 de agosto de 1930.
Ata da sessão de 25 de novembro de 1930.
Ata da sessão de 06 de maio de 1930.
Ata da sessão de 05 de fevereiro de 1930.
Ata da sessão de 03 de fevereiro de 1930.
Ata da sessão de 10 de fevereiro de 1931.
Ata da sessão de 27 de outubro de 1931
Ata da sessão de 20 de fevereiro de 1931
Ata da sessão de 17 de maio de 1931.
Ata da sessão de 17 de janeiro de 1931
Ata da sessão de 24 de janeiro de 1931.
Ata da sessão de 10 de fevereiro de 1931
Ata da sessão de 08 de janeiro de 1931.
Ata da sessão de 24 de maio de 1931.
Ata da sessão de 08 de janeiro de 1931
Ata da sessão de 19 de dezembro de 1931
Ata da sessão de 05 de Fevereiro de 1931
Ata da sessão de 20 de Fevereiro de 1931.
Ata da sessão de 05 de Janeiro de 1931.
Ata da sessão de 26 de agosto de 1931.
Ata da sessão de 05 de setembro de 1931.
Ata da sessão de 19 de dezembro de 1931
Ata da sessão de 05 de janeiro de 1931

Ata da sessão de 07 de janeiro de 1932
Ata da sessão de 26 de março de 1932
Ata da sessão de 31 de março de 1932.
Ata da sessão de 19 de abril de 1932.
Ata da sessão de 28 de maio de 1932
Ata da sessão de 19 de outubro de 1932
Ata da sessão de 26 de janeiro de 1932.
Ata da sessão de 22 de março de 1932
Ata da sessão de 25 de fevereiro de 1932.
Ata da sessão de 15 de março de 1932
Ata da sessão de 12 de fevereiro de 1932
Ata da sessão de 30 de junho de 1932

OBRAS DE ÉPOCA

BEZERRA, P. Álbum de Fortaleza de 1931. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1931.
MEMÓRIA. Octavio. **Origem da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1923.

MENEZES, Antonio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar; Programa Editorial UFC, 1992.

THEOPHILO, Rodolfo. **A seca de 1915**. Fortaleza: Edições UFC, 1980, p. 54.

THEOPHILO, Rodolfo. **O Caixeiro**: reminiscências. Edição fac-similar. Fortaleza: Museu do Ceará/SECULT, 2002, p. 5.

PANFLETO

Panfleto: “Aos Briosos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité” – 1912. Fortaleza: Biblioteca Pública do Estado do Ceará Menezes Pimentel.

RELATÓRIOS

Relatório Annual da RVC de 1919. Fortaleza - Arquivo da Estrada de Ferro.

CONTRATOS

Contrato que fazem entre o farmacêutico José Bernardes da Silva e a diretoria da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, representada pelo Sr.

Henrique Eduardo Couto Fernandes, presidente da mesma. *In*: Ata da sessão de 31 de julho de 1921. **Arquivo da SBPEFB.**

Contrato de locação de serviços entre a Sociedade Beneficente e o advogado Dolôr Uchôa Barreira. *In*: Ata da sessão de 29 de outubro de 1926

TERMO DE VISTORIA

Termo de vistoria da construção do prédio destinado à sede da SBPEFB – a cargo do empreiteiro Clóvis de Araújo Janja. *In*: Ata da sessão de 20 de janeiro de 1932.

ALMANAQUES

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1900.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1901.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1902.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1903

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1905.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1906.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1908.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1910.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1914.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1916.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1917.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1920.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza, Typographia Economica, 43. Praça do Ferreira, 1932.

APÊNDICES

Apêndice 1.

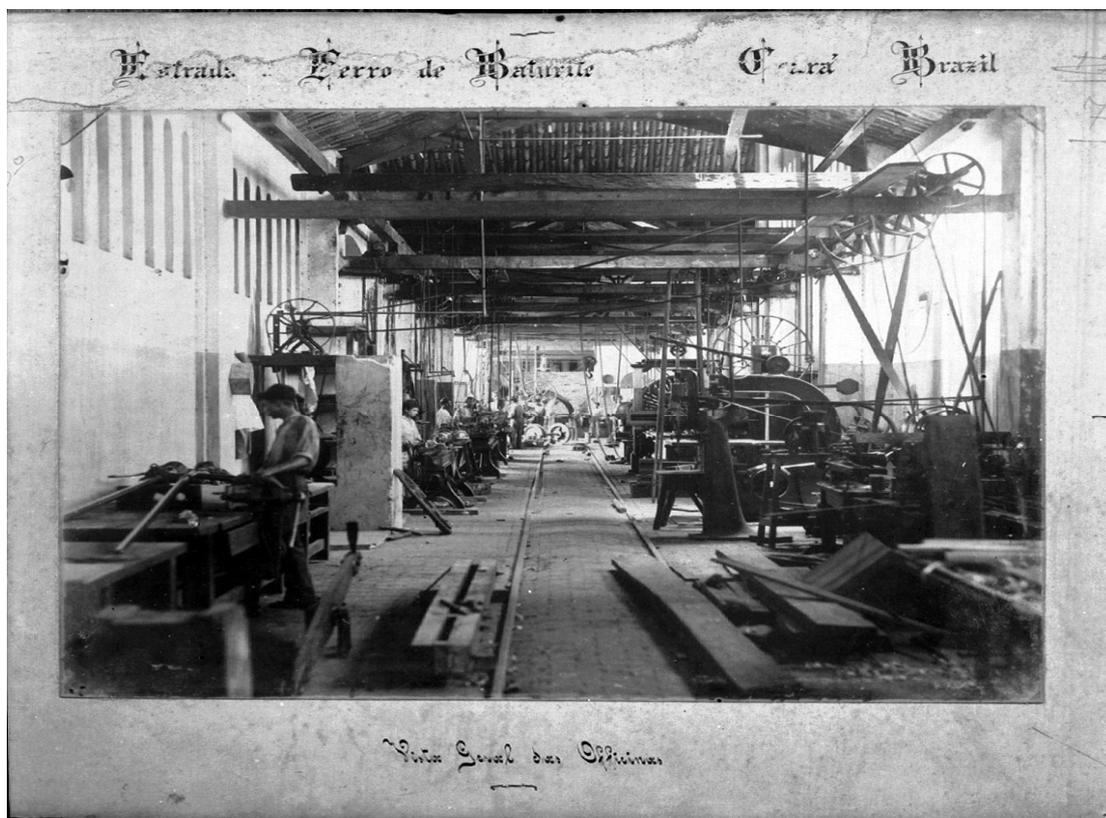


Foto: Oficina da Estrada de Ferro de Baturité 1888. – Fonte: Museu da Imagem e do Som.



Foto: Fundição da Estrada de Ferro de Baturité 1888. – Fonte: Museu da Imagem e do Som.



Foto: Poço da Draga – Praia do Peixe no final do século XIX . Fonte: Vista do Ceará. Napoleão Irmão & Cia. Fortaleza. Rua 51, Boa Vista. Academia Cearense de Letras.

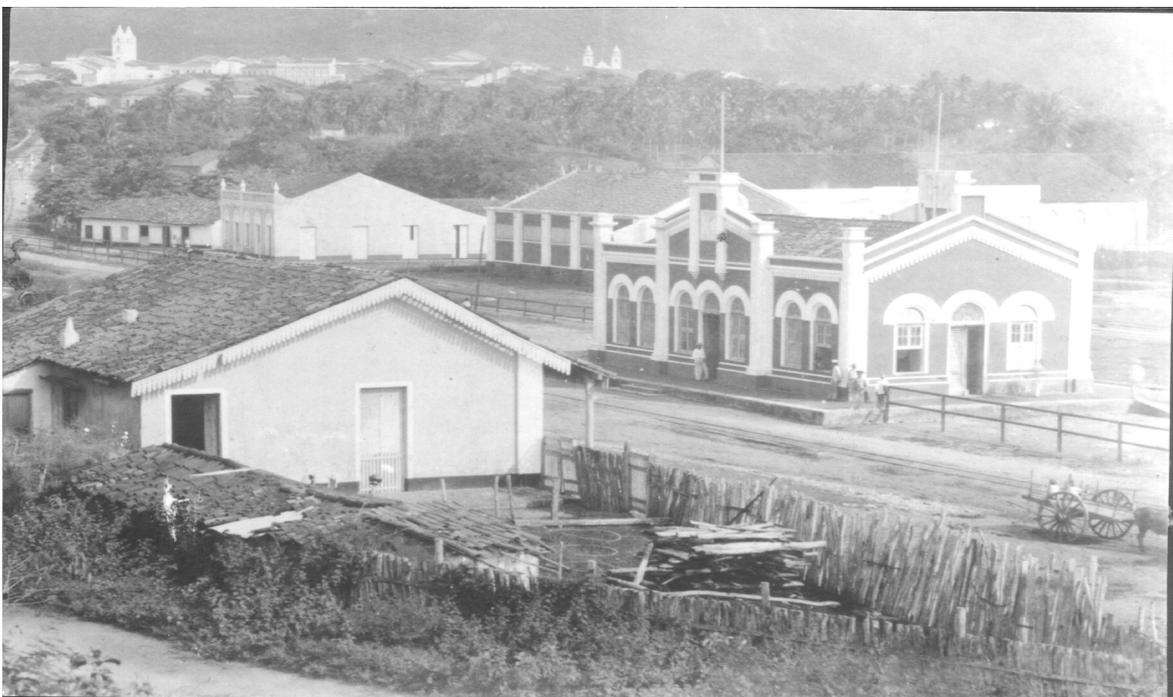


Foto: Estação da cidade de Baturité no final do século XIX. Fonte: Vista. Vista do Ceará. Napoleão Irmão & Cia. Fortaleza. Rua 51, Boa Vista. Academia Cearense de Letras.

ANEXOS

ANEXO 1

Estatutos da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité. (1891)

Capítulo I.

Da organização e fins da Associação.

Art. 1º. Sob a denominação de Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité – fica instituída nesta capital uma associação de beneficência mutua, tendo por fim promover a cooperação e solidariedade de todos os empregados da Estrada, no intuito de poderem ser socorridos eficazmente os que invalidarem e auxiliar as famílias dos que fallecerem.

Art. 2º. No desempenho dos fins a que se propõe a associação proporcionará aos seus membros:

§ 1º. Enquanto vivos; auxílios pecuniários quando estiverem impedidos de trabalhar por invalidez temporária ou definitiva motivada por moléstia, desastre ou extrema velhice.

§ 2º. Depois de falecidos, as respectivas famílias:

I Uma contribuição para as despesas de funeral.

II Módicos auxílios mensais.

Art. 3º. O numero de associados será ilimitado, podendo inscrever-se como tal, uma vez satisfeitas às prescrições dos presentes estatutos:

I Qualquer empregado da parte em trafego ou prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, tenha ou não nomeação e seja qual for a sua cathegoria, emprego ou officio.

§ Único. Os pagamentos serão feitos mediante recibos.

Art. 4º. Haverá duas classes de associados: Efetivos e Titulares.

Os primeiros poderão ser, à vontade, e os segundos serão conforme os diplomas que lhe forem conferidos, honorários, benfeitores ou beneméritos.

Art. 5º. Os auxílios garantidos e os deveres impostos pelos presentes estatutos aos associados effectivos, não são extensivos aos simples titulares; no caso, porém de invalidez ou falecimento de um destes associados a assembléia geral poderá tomar uma deliberação qualquer a testemunhar o reconhecimento e gratidão da associação pelos serviços que d'elle houver recebido.

Capítulo II.

Dos associados effectivos, suas inscrições, deveres e seus direitos.

Art. 6º. Só poderão ser associados effectivos os empregados estando nas condições do art. 3º. Quiserem como tal ver-se, satisfazendo as formalidades e prescrições dos capítulos especificados, estiverem no gozo de perfeita saúde e cuja idade não exceda de 50 annos excepto feita dos sócios fundadores.

§ Único. Os empregados maiores de 50 annos de idade e que não sejam fundadores, poderão ser admitidos reunindo-se, desde que gozem de perfeita saúde.

Secção I.

Inscrições.

Art. 7º. O empregado que desejar ser inscripto como associado effectivo, deverá enviar ao presidente uma requisição assignada declarando:

I Qual o emprego que exerce e o vencimento que recebe.

II Sua naturalidade, estado, idade e residência.

§ Único. Essa requisição será acompanhada de um atestado, firmado por cinco associados, que declaram estar o requisitante no gozo de ser acceito pela associação.

Art. 8º. Recebendo o presidente uma requisição para inscrição como associado effectivo remido e verificado que não falta nenhuma das formalidades, apresentará na primeira sessão do conselho.

Art. 9º. A votação para admissão de associados será escrutínio secreto, se for elle acceito, o presidente despachará immediatamente neste sentido.

Art. 10º. A vista do despacho da presidência, o secretario abrirá no livro repactivo a inscrição do novo associado e remeterá uma nota ao tesoureiro, afim deste proceder à cobrança da jóia e mensalidade, ou da remissão, e o secretario comunicará esse despacho ao interessado, a quem enviará uma nota explicativa de quanto tem a pagar e as exigências deste estatuto.

Art. 11º. Logo que o novo associado estiver satisfeito a importância de seu primeiro debito, ser-lhe-há expedido o diploma respectivo.

Secção II

Deveres.

Art. 12º. São deveres do associado effectivo.

§ 1º Cumprir fiel e respectivamente todas as disposições dos presentes estatutos.

§ 2º Aceitar e exercer com zelo o cargo para que for eleito ou nomeado só podendo excusar-se nos casos de reeleição ou motivo de força maior, que justifique a excusa diante do conselho administrativo.

§ 3º Comparecer a todas as reuniões de assembléia geral que forem anunciadas, quando estiver na capital e a todas do conselho administrativo quando delle fizer parte.

§ 4º Contribuir para o cofre da associação, com as seguintes quantias:

I Importância das jóias e mensalidades ou de emissão correspondente a sua inscrição.

II Importância de mil réis, por adiantados, afim de formar um fundo de reserva para ser aplicado aos auxílios às famílias dos associados falecidos.

§ 5º A administração da estrada concorrerá com um quarto de ordenado simples diário sem direito a beneficio algum: os empregados de títulos concorreram com um dia da respectiva gratificação.

I Além dessas contribuições, os sócios não serão obrigados ao pagamento de uma jóia. Essa será equivalente a 10 dias da gratificação mensal para os empregados de titulo e de 5 dias de salário para o pessoal de diária.

II Será considerado remido o associado que uma só vez entrar para os cofres da associação com uma quantia correspondente a 120 dias da respectiva gratificação ou salário diário.

Art. 13º. Será facultativo aos associados effectivos o pagamento das jóias ou das remissões integralmente no ato da inscrição ou em quatro prestações trimestrais consecutivas ou finalmente em 12 prestações também consecutivas. Os emolumentos pelo diploma deverão ser pagos conjuntamente com a primeira prestação. As mensalidades deverão ser pagas adiantadamente até o dia 10 de cada mez.

Secção III

Direitos.

Art. 14º. São direitos do associado effectivo que estiver quite com a thesouraria da associação:

§ 1º Ser auxiliado pecuniariamente na forma das disposições destes estatutos quando estiver impedido de trabalhar por invalidez temporária ou definitiva causada por moléstia, desastre ou extrema velhice.

§ 2º Votar e ser votado nas assembléias gerais, salvo quando estiver sendo auxiliado pecuniariamente ou estiver envolvido em processo criminal.

§ 3º Reclamar contra as infrações dos presentes estatutos perante o conselho administrativo, de cuja decisão poderá apelar para a assembléia geral.

§ 4º Assistir as sessões do conselho administrativo, não podendo, porém tomar parte em seus trabalhos se não para propor com o consentimento do presidente, medidas a favor da associação e devendo retirar-se da sala sempre que tiver de proceder às votações.

Art. 5º. Para o gozo do direito conferido pelo § 1º do art. 14 só será considerado quite o associado que:

I Estiver inscrito como contribuinte ou remido

II Tiver pago sua jóia ou mensalidade.

Para o exercício do direito que lhe é conferido pelo § 3º do art. 14, deverá o associado proceder do seguinte modo:

§ 1º Apresentar, por escrito ao conselho administrativo uma exposição dos factos que considerar contrários as disposições dos estatutos anexando-lhe documentos comprobatórios.

§ 2º Aguardar a decisão do conselho administrativo ministrando-lhe, quando entrar um discussão ... sua reclamação, requerer a convocação extraordinária da assembléia geral apresentando ao presidente um requerimento assignado por si e 50 associados quites.

Capítulo III.

Dos associados titulares.

Art. 17º. Poderão ser conferidos diplomas de associados titulares as pessoas que mesmo estranhas ao serviço da Estrada, tiverem prestado à Associação serviços considerados de valor, pelo conselho administrativo, ou feito donativos importantes em dinheiro.

Art. 18º. Taes diplomas serão de associados honorários e benfeitores conforme o valor e natureza dos serviços prestados, e de associados benfeitores se o serviço prestado consistir em um donativo de 500\$000 réis.

§ Único. Os associados titulares serão elegíveis para os cargos honorários da associação.

Art. 19º. Aos associados effectivos, quer contribuintes quer remidos, poderá também o Conselho Administrativo conferir, se o merecerem, diplomas de associados honorários e benfeitores, e a assembléia geral poderá conferir-lhe, por proposta do conselho, diploma de beneméritos.

Art. 20º. O associado effectivo que obtiver diploma de honorário ou benfeitor, gozará das seguintes regalias:

I Tomar parte em qualquer discussão do Conselho Administrativo que houver nas sessões a que assistir;

II Apresentar ao conselho, por escripto ou verbalmente, requerimento, indicações, propostas, etc.

III Assistir as votações do conselho, se bem que não possa tomar parte nellas.

IV Ser elegível para os cargos honorários da associação.

Art. 21°. Os diplomas de associados effectivos ou titulares serão assinados pelo presidente, secretário, Thesoureiro e Conselho Fiscal.

Capítulo IV.

Das Penas.

Art. 22°. Não terá direito ao auxílio do § 1º do art. 14 o associado que, quando requerer a concessão desse auxílio, estiver em debito para com a Thesouraria, qualquer que seja a importância desse debito, e aquelle que requerer depois de restabelecido.

Art. 23°. Não poderá exercer os direitos que lhe são conferidos pelos § 2º, 3º e 4º do referido art. 14 o associado que não estiver quite.

Art. 24°. O associado cuja divida para com a Thesouraria exceder de três mezes será eliminado da associação, qual quer que seja a importância da dívida, perdendo os direitos e as vantagens consignadas por estes estatutos, e qualquer indenização das quantias anteriores por elle pagas. A eliminação será decretada pelo conselho administrativo e imediatamente comunicada ao interessado.

Art. 25°. O associado eliminado na forma do artigo anterior poderá reentrar, sujeitando-se de novo associado.

Art. 26°. Exceptua-se o empregado ou operário que for dispensado por força do regulamento e provar a impossibilidade de adquirir um novo emprego e achar-se em estado de penúria, ao qual se poderá dispensar o pagamento da contribuição, até o prazo máximo de um anno.

Art. 27°. O associado que injuriar outro dentro do curso das sessões, ou que perturbar a ordem e promover distúrbios durante as sessões, será advertido chamado à ordem pelo presidente, que em caso de reincidência, poderá intimá-lo a retirar-se do recinto, levantando a sessão se recusar-se a obedecer a esta intimação.

Art. 28° O associado que desobedecer a intimação do Presidente para retirar-se do recinto das sessões, poderá ser suspenso pelo conselho do exercício dos seus direito pelo prazo de três a doze mezes.

§ 1º Semelhante suspensão só poderá ser resolvida por maioria absoluta de votos e por escrutínio secreto, em sessão especial do conselho administrativo, achando-se presentes duas terças partes dos seus membros, pelo menos, e ouvido o associado culpado em sua defeza. Dessa pena haverá sempre recurso para a Assembléia Geral.

§ 2º A suspensão de direitos decretada pelo conselho administrativo não isenta o associado do cumprimento dos seus deveres, continuando, portanto, sujeito as penas consignadas nos presentes estatutos.

Art. 29°. Perde os direitos de associado, embora esteja quites com a Thesouraria.

§ 1º O que diretamente promover o descrédito ou ruína da Associação.

§ 2º O que extraviar qualquer quantia ou objeto, pertencente à Associação, ficando esta à salvo o direito de o reaver judicialmente.

§ 3º O que tiver sido admitido como associado, sem estar nas condições prescritas por estes estatutos, tendo concorrido conscientemente para isso.

Art. 30º. Para um associado qualquer ser declarado incurso nas penas do art. anterior será preciso:

§ 1º Proposta fundamentada e apresentada à Assembléia Geral pelo conselho administrativo.

§ 2º Discussão ampla da questão em sessão extraordinária da assembléia geral, podendo o associado acusado defender-se por si por procurador bastante.

§ 3º Votação da proposta por escrutínio secreto e sua aprovação por metade e mais um dos sócios presentes.

Capítulo V.

Dos Auxílios.

Art. 31º. Os auxílios em vida serão garantidos aos associados effectivos quites para com a thesouraria.

Art. 32º. Os auxílios pecuniários concedidos pela Associação aos associados serão regulados da seguinte forma.

§ 1º Garantir ao empregado ou jornaleiro a gratificação ou salário integralmente que perderem quando faltarem o serviço, por motivo de moléstia provada.

§ 2º Garantir à família do associado por morte, desde uma pensão mensal correspondente a 25% da respectiva gratificação ou salário, contado no caso de 360 dias por ano, podendo esse benefício ser augmentado, logo que o fundo social superior a (10:000\$000) dez contos de reis, o que será resolvido em assembléia para este fim convocada.

§ 3º Garantir ao associado que si invalidar por moléstia ou por serviço a pensão de que trata o art. anterior.

§ 4º Os associados socorridos durante três mezes consecutivos passarão para a classe dos inválidos para os effectos da percepção da pensão.

§ 5º Os pagamentos aos pensionistas serão feitos imediatamente.

Art. 33º. Os auxílios do art. 32 serão concedidos depois de preenchidas as seguintes formalidades:

I Requerimento do associado, juntando documento de sua quitação para com a thesouraria desde que não seja mais empregado, attestado médico ou da comissão de

syndicância, daclarando achar-se temporariamente ou definitivamente impedido de trabalhar.

II Parecer escripto da comissão de auxílios dado depois da competente visita domiciliar.

III Despacho do Presidente.

Art. 34°. Cada vez que tiver de receber auxílio que lhe for concedido por invalidez temporária deverá o associado apresentar ao Thesoureiro novo attestado da comissão de auxílios.

Art. 35°. Serão considerados pessoas da família do associado effectivo, para o fim de gozarem dos auxílios que estes estatutos garantem:

§ 1° A viúva, enquanto se mantiver neste estado.

§ 2° As filhas, legítimas ou legitimadas até a idade de 17 annos, e maiores, quando não gozarem de perfeita saúde e tiverem defeito phisico que as impossibilite de trabalhar.

§ 3° Os filhos homens legítimos ou legitimados até a idade de 15 annos.

§ 4° A mãe sendo viúva e não tendo outro filho maioe enquanto permanecer nesta condição.

§ 5° As irmãs solteiras órfãs de pai e mãe não tendo outro irmão maior, enquanto permanecerem nestas condições.

Art. 36°. O auxílio que couber a família do associado falecido será pago:

§ 1° Metade a viúva e outra metade repartidamente aos filhos, no caso de deixar uma e outros.

§ 2° Todo à viúva no caso de não deixar filhos.

§ 3° Todo ao filho ou a filha, ou repartidamente aos filhos no de não haver viúva.

§ 4° Todo à mãe no caso de não deixar nem mulher nem filhos.

§ 5° Todo à irmã solteira ou repartidamente as irmãs solteiras, se não deixar viúva filhos ou mãe.

Art. 37°. Os auxílios as famílias serão abonados desde a data do falecimento dos associados, por semanas vencidas, cessando o respectivo pagamento logo que o auxiliado faleça, mede de estado, deixe estar nas condições do art. 35 ou o menor até a idade indicada nos § 2° e 3° deste artigo.

Art. 38°. O requerimento solicitando auxílios às famílias de associados fallecidos, deverão ser construídos com:

I Certidão do casamento e do óbito do associado, sendo da respectiva viúva.

II Certidão de batismo e idade, sendo dos filhos.

III Certidões que justifiquem a maternidade e a fraternidade e mais condições exigidas, sendo a mãe ou as irmãs do associado fallecido.

IV Certidão das inscrições dos associados terem elles fallecidos quites com a Thesouraria.

Art. 39°. As certidões fornecidas pela Associação, serão feitas gratuitamente.

Art. 40°. Os requerimentos relativos a auxílios as famílias dos associados fallecidos deverão ser dirigidos ao presidente que antes de submetê-lo à aprovação do Conselho Administrativo os enviará sucessivamente ao secretário e ao Thesoureiro para informarem o que a respeito consta no archivo e na Thesouraria da Associação, e, conforme a decisão do Conselho as despachará, declarando de acordo com que artigo dos estatutos deverão ser pagos os respectivos auxílios.

Capítulo VI

Do capital, receitas e despesas da Associação.

Art.41°. O capital da associação será formado com as seguintes parcelas:

I Importância das jóias e das remissões.

II Importância dos donativos que forem feitos por particulares ou pelo Estado, com esse destino declarando, ou que, não o sendo, o Conselho resolver aplicar a esse fim.

III Importância dos saldos anuais que se verificarem entre a receita e as despesas da Associação.

Art. 42°. A receita annual será formada com as seguintes parcelas:

I Importância das mensalidades dos associados contribuintes.

II Importância dos emolumentos cobrados pelos diplomas que forem expedidos pela secretaria da Associação.

III Importância de qualquer benefício provido em donativo feito com esse destino declarando que, não o sendo, o Conselho resolver applicar para o fim.

IV Importância das jóias vencidas pelo sócio da Associação.

V Importância da contribuição semestral.

Art. 43°. As despesas annuais da Associação se distribuem pelas seguintes verbas:

I Expediente.

II Auxílios a associados inválidos temporariamente.

III Auxílios a associados inválidos definitivamente.

IV Auxílios para os funerais dos associados fallecidos.

V Auxílios as famílias dos associados fallecidos.

VI Eventuais.

Art. 44°. As sommas arrecadadas mensalmente deverão ser logo recolhidas à caixa econômica, ou aos cofres de qualquer instituição bancária de bastante credito, conservando entretanto, o thesoureiro em seu poder até a quantia máxima de R\$. 100#000, para o caso de qualquer despeza urgente.

Art. 45°. Dado o caso da receita annual não cobrir as respectivas despezas, serão os auxílios reduzidos proporcionalmente, de modo a restabelecer-se, devendo, todavia , o conselho administrativo ouvidar esforços no sentido de fornecer que os benefícios, cujo produto passa aumenftar o valor alliviando assim os auxílios dos descritos fins.

Capítulo VII.

Da Administração.

Art. 46°. A administração da Associação será confiada a um Conselho Administrativo, constituído pela Directoria e mais 6 membros adjuntos.

Art. 47°. Directoria Constará de: 1 Presidente, 1 Secretário, 1 Guarda-Livros e 1 Thesoureiro que servirão gratuitamente e será eleita annualmente em sessão ordinária de Assembléia Geral, por meio de escrutínio de lista, com designação dos respectivos cargos, podendo seus membros ser escolhidos livremente da lista dos associados quites.

Art. 48°. Os membros do Conselho Fiscal que também servirão gratuitamente serão eleitos annualmente na mesma occasião que a da directoria.

Secção I.

Do Conselho Administrativo.

Art. 49°. Ao Conselho Administrativo reunido em sessão compete:

§ 1° Deliberar e tornar todas as medidas tendentes aos fins e prosperidades da Associação.

§ 2° Atender às queixas e reclamações dos associados e de outras pessoas que estejam ao serviço da Associação, definindo-as conforme for de justiça e equidade.

§ 3° Tomar, no caso de fallecimento de um associado titular, qualquer deliberação tendente a testemunhar o reconhecimento e gratidão da Associação pelo serviço d'elle recebido.

§ 4° Resolver sobre as requisições para inscrição como associado, procedendo de conformidade com o art. 3.

§ 5° Conferir diplomas de associados titulares de accordo com o disposto nos art. 17, 18, e 19.

§ 6° Resolver sobre as suspensões de associados na forma do art. 28.

§ 7º Propor a Assembléa Geral a imposição de perda dos direitos aos associados que incorrerem nas faltas especificadas nos § do art, 29.

§ 8º Conceder os auxílios garantidos aos associados e suas famílias pelo Cap. V destes estatutos.

§ 9º Resolver sobre a applicação a dar aos donativos que forem feitos à Associação sem destino determinado.

§ 10º Determinar annualmente quaes as despesas que devem correr por conta das verbas e eventuais.

§ 11º Designar da lista geral dos associados quem deva representar o Conselho em diversas reuniões da Estrada de Ferro de Baturité, a fim de atender as reclamações dos associados, residentes fora da capital, quando enfermos, informar as petições, pagar as mensalidades, pensões etc.

§ 12º Examinar os balancetes mensais da thesouraria e organizar os semestrais.

§ 13º Tomar medidas indicadas no art. 14 caso da receita annual da Associação não cobrir as respectivas despesas.

§ 14º Corresponder-se com quaisquer outra Associação e com as pessoas que possam contribuir de qualquer modo para a prosperidade da Associação.

§ 15º Eleger dentre seus membros os que substituir o presidente, o secretário e guardalivros, nos casos de impedimento destes ou de renúncia do cargo faltando menos de 6 mezes para a eleição.

§ 16º Chamar da lista dos associados votados pela assembléa geral, na ordem da votação os que devem preencher as vagas dos membros effectivos, motivados por impedimentos, perdas de lugar, exercício de algum lugar na directoria ou renúncia.

§ 17º Suspender quaesquer auxílios que estiverem sendo pagos pela Associação quando verificar que estão sendo indevidamente, levando seu acto ao conhecimento da Assembléa Geral, a fim de resolver definitivamente sobre o caso.

§ 18º Designar quem deve representar a Associação nas solenidades par que for convidada.

§ 19º Providenciar a cerca de todos os casos que não estiverem especificados, ou bem definidos nestes estatutos.

§ 20º Eleger annualmente uma comissão de contas composta de 3 membros do Conselho a qual, além de outras atribuições que lhe forem indicadas pelo presidente examinará os balancetes do thesoureiro, apresentando seu parecer.

Art. 50º. Aos membros do Conselho Fiscal que tiverem de funcionar em cada anno, serão expedidos os respectivos diplomas pela mesa que presidir a eleição, diplomas que serão assignados pelo presidente, secretário e escrutadores da mesa que presidiu a eleição.

§ 1º Serão de 5\$000 réis os emolumentos do diploma do presidente, de 2#000 réis os diplomas dos demais membros adjuntos do Conselho.

§ 2º Nenhum diploma será expedido antes do pagamento dos respectivos emolumentos; e nem aos membros do Conselho Administrativo, poderá solicitar posse sem exhibir o seu diploma.

Art. 51º. Serão considerados vagos os lugares dos membros do Conselho que:

I Faltarem a cinco sessões consecutivas sem motivo justificado.

II Ausentarem-se da sede da Associação mais de um mez sem comunicação e justificação.

III Renunciarem o cargo.

IV Despedirem-se definitivamente da Associação renunciando aos direitos garantidos pelos seus diplomas.

Art. 52º. As sessões do Conselho só poderão ser realizadas achando-se presentes pelo menos três dos seis membros do Conselho Fiscal. Uma vez abertas, continuarão com qualquer número, podendo, porém, haver votação sem achar-se presente número de membros igual ao exigido para a abertura.

Art. 53º. O Conselho que terminar sua administração apresentará ao novo, um inventário do patrimônio social quanto pertencer à Associação. Esses inventários assignados pelos membros de ambos os Conselhos será archivado.

Art. 54º. O primeiro acto do novo Conselho deverá ser a verificação das ações de seus membros examinando aos respectivos diplomas, a acta da eleição, os originaes da apuração e verificando se todas têm a quantidade de associados quites, levando ao conhecimento da Assembléia Geral as irregularidades que encontrar.

Secção II.

Da Directoria.

Art. 55º. A Directoria compete:

§ 1º Cumprir fielmente as disposições das presentes nos estatutos.

§ 2º Reger a Associação e ordenar em seu nome.

§ 3º Resolver o que for conveniente relativamente à cobrança das mensalidades

§ 4º Demandar e ser demandada com plenos poderes em prol da Associação.

§ 5º Levar ao conhecimento do Conselho Administrativo todas as deliberações que tomar no intervalo das reuniões d'aquelle, e propor as medidas que lhe parecerem convenientes.

§ 6º Autorizar nos casos seguintes a prestação dos auxílios aos associados necessitados submetendo seu acto à approvação do Conselho na primeira reunião que se seguir.

Secção III.

Do Presidente.

Art. 56°. Ao Presidente compete:

§ 1º Convocar e presidir as Assembléias Gerais desde que estas não tratarem sobre assumptos que disser respeito a administração e as do Conselho Administrativo, sempre que este se reunir.

§ 2º Assignar os termos de abertura e encerramento de todos os livros que servirem para secretário e thesoureiro da Associação.

§ 3º Preparar e apresentar à Assembléia Geral o relatório annual dos factos occorridos.

§ 4º Dar andamento ao expediente nas sessões e outros negócios que forem urgentes na falta a reunião da directoria e sessão do Conselho.

§ 5º Manter o respeito nas sessões, declarando as questões de ordem que forem suscitadas ... a ordem os associados que a perturbarem ... levantando a sessão quando julgar opportuno ou fazendo retirarem-se da sala os associados turbulentos.

§ 6º Assignar os diplomas que forem confirmados pelo Conselho.

§ 7º Fiscalisar a execução dos Estatutos e deliberações da Assembléia Geral e do Conselho Administrativo.

§ 8º Despachar todos os papeis que forem ... pela Directoria, Conselho ou Assembléia Geral, no sentido das respectivas decisões.

§ 9º Autorisar os pagamentos que forem ... pelo Conselho ou em caso de urgência pela directoria.

§ 10º Nomear quaesquer comissão para ... os estatutos não determinarem expressamente.

§ 11º Mandar passar as certidões e ... dos que lhe forem requeridos pelos associados ou pessoas de sua família, sempre quenão terem elles por fim prejudicar os interesses da Associação.

§ 12º Autorisar as despesas que tem de ser feitas pela verba-expediente.

§ 13º Ser o representante official da Associação.

§ 14º Designar os membros do Conselho que devem rubricar os livros de escripturação, quer da secretaria quer da thesouraria.

Art. 57°. O presidente será substituído em suas faltas ou impedimentos por um membro do Conselho Fiscal para este fim eleito na occasião.

Secção IV.

Do Secretário.

Art. 58°. Ao Secretário compete:

§ 1º Ter todo o expediente e mais papeis apresentados nas sessões do Conselho e da Assembléa Geral.

§ 2º Redigir e expedir toda a correspondência da Associação, os officios e ordens da Directoria, Conselho e Assembléa Geral.

§ 3º Comunicar ao candidato a inscripção como associado a decisão do Conselho sobre sua requisição, enviando-lhe uma nota explicativa do quanto tiver de pagar.

§ 4º Fazer as respectivas communicações aos associados eleitos ou nomeados para qualquer cargo e bem assim as pessoas a quem forem conferidos diplomas de associados titulares.

§ 5º Assignar os diplomas dos associados effectivos e titulares.

§ 6º Dirigir a escripturação da secretaria, providenciando energicamente para que esteja sempre em dia.

§ 7º Passar a vista de despacho do presidente as certidões que forem requeridas.

§ 8º Registrar em livro especial os nomes dos requerentes de certidões ou attestados, o assim ... a que se refere cada um desses documentos .. data em que foi passado e o resumo do ...

§ 9º Prestar ao Presidente, ao Conselho e a Assembléa Geral todos os esclarecimentos que lhe forem exigidos sobre o assumpto relativo a secretaria.

§ 10º Escribir o livro de matrículas dos associados titulares.

§ 11º Requisitar do presidente por escripto o material necessário para o serviço da secretaria.

Secção V.

Do Guarda-Livros.

§ 1º Coadjuvar o Secretário na direção, fiscalização do serviço da secretaria e substituir nas suas faltas e impedimentos.

§ 2º Redigir, ler, assignar, registrar ou fazer registrar as actas das reuniões da Directoria das sessões do Conselho e da Assembléa Geral ... livros distinctos.

§ 3º Escribir o livro da matrícula geral dos associados effectivos, mencionando todas as referências que se forem dando relativamente

§ 4º Ter sua responsabilidade o archivo geral da Associação, o qual deverá ser mantido na melhor e mais conveniente ordem e sempre em dia, de modo a tornar-se fácil a qualquer ...

§ 5º Remetter ao Thesoureiro logo que ... um associado novo uma nota explicativa do quanto tem a pagar e qual o modo de pagamento que preferir.

§ 6º Apresentar ao Conselho, na primeira sessão de cada trimestre a relação alphabetica dos associados auxiliados e dos que não estiverem quites.

Secção VI.

Do Thesoureiro.

Art. 60º. Ao Thesoureiro compete:

§ 1º Arrecadar as rendas da Associação e quaesquer quantia que lhe forem devidas ou dadas.

§ 2º Realisar as despesas que lhe forem ordenadas na forma das disposições destes estatutos.

§ 3º Cumprir com pontualidade as ordens que relativamente ao emprego do capital ou dos rendimentos da Associação lhe forem dadas pelo Conselho Administrativo.

§ 4º Representar à Assembléia Geral contra qualquer deliberação do Conselho que no seu entender não consultar convenientemente os interesses pecuniários da Associação.

§ 5º Dirigir e fiscalisar ou fazer por si mesmo toda a escripturação da thesouraria em livro apropriado e com a maior clareza e minuciosidade que for possível sendo n'este serviço auxiliado pelo Guarda-livros.

§ 6º Apresentar ao Conselho mensalmente em balancete indicativos do movimento da thesouraria e annualmente um balanço geral minucioso e completo.

§ 7º Remetter para o archivo da Associação os talões de jóias, mensalidades, remissões, diplomas etc.

§ 8º Dar ao Presidente, ao Conselho e a Assembléia Geral quaesquer esclarecimento que lhe forem pedidos.

§ 9º Assignar os recibos que tiverem de ... pela thesouraria aos associados ou pessoas estranhas que effectuarem ahi pagamentos .

§ 10º Assignar os diplomas dos associados effectivos.

§ 11º Requisitar, por escripto ao Presidente ... material que for necessário para o ... da thesouraria.

Capítulo VIII.

Das Comissões.

Art. 61º Na primeira sessão de Assembléia Geral ... ordinária, será eleito o Conselho Fiscal, composto de 6 membros e uma comissão de membros incumbida do exame e Analyse do ... tiver sido apresentado e do exame e verificação das contas e balanços da thesouraria:

§ 1º Essa Comissão deverá:

I Estudar com a maior minuciosidade ... os actos da Administração durante .. a que se referir o relatório.

II Verificar a exactidão dos factos ... e das circunstâncias allegadas.

III Examinar a legalidade das deliberações tomadas.

IV Analysar a procedência, valor e resultado das medidas postas em prática e a execução dada a diversas disposições dos estatutos.

V Examinar a relação entre a thesouraria, confrontando esses documentos com a escripturação lançada no livro.

VI Analysar as verbas, quer das receitas, quer das despesas.

VII Verificar se foram observadas as disposições destes Estatutos, relativas ao capital, sua formação, seu desenvolvimento e conversão em títulos de confiança.

VIII Estudar o estado financeiro da Associação patenteado pelas contas da thesouraria e suggerir as medidas que lhe parecerem convenientes para garantir a estabilidade e consolidação da Sociedade:

§ 2º Nessa Comissão deverá à directoria fornecer os dados que lhe forem exigidos, facultando-lhe a mais ampla e completo exame da escripturação e do archivo da Associação.

§ 3º Concluídos os seus exames e verificações essa comissão lavrará seu parecer por escripto, o qual deverá ser apresentado à segunda Assembléia Geral ordinária, que deverá ter lugar, no Maximo, 30 dias depois da primeira.

Art. 62º. O Conselho Fiscal tem a seu cargo:

I Interpor parecer sobre requerimento, solicitando auxílios.

II Interpor parecer sobre os requerimentos de auxílios por invalidez temporária e de avisar ao Presidente quando cessar a necessidade de auxílio.

III Interpor parecer sobre as requisições de auxílios por invalidez definitiva.

§ 1º Os pareceres de taes commissões deverão ser dados, por escripto, com assignatura de todos os membros da commissão, em papel especial fornecido pela secretaria da Associação, de ser encadernados para o archivo.

§ 2º O membro de qualquer dessas commissões ... deixar de assignar um parecer sem apresentar motivo justificável, será considerado como o lugar e será este preenchido por votação na sessão do Conselho em que for lido o referido parecer, voltando este à commissão .. de ser assignado pelo membro novamente

§ 3º Qualquer dos membros de uma destas commissões poderá assignar com restricções ... contanto que declare por escripto em que consistem à sua divergência e restricção.

§ 4º Os membros para essas commissões do Conselho Fiscal por designação do Presidente.

Art. 63°. Eleitas as commissões dos art. anteriormente citados cada uma dellas tratará immediatamente de escolher seus membros um relato.

Art. 64°. Além dessas commissões, tanto o Conselho Administrativo como a Assembléa Geral ... eleger outras de character temporário, encarregado de assumptos determinados, sendo estas ... dos às permanentes.

Art. 65°. Os membros das commissões encarregados de exame e estado de qualquer assumpto ... permanente ou temporário, serão responsáveis perante a Associação pelos pareceres que

Capítulo IX.

Das Assembléas Gerais, suas attribuições, sessões, votações e eleições.

Art. 66°. A Assembléa Geral é a reunião dos associados effectivos quites, convocada de conformidade com as disposições relativas dos presentes Estatutos, pelo Presidente da Associação, por meio de anuncio – assignado pelo secretário e publicado nos jornais de maior circulação, com oito dias, pelo menos, de antecedência, salvo caso do art. 71.

§ Único. As sessões de Assembléa Geral que disserem respeito à actos de administração, não poderão ser presididas pelo Presidente do Conselho e sim por um associado aclamado na occsião, o qual chamará para secretário um associado que não faça parte da Directoria ou Conselho.

Secção I.

Attribuições.

Art. 67°. À Assembléa Geral, deliberando em sessão legalmente constituída – compete:

§ 1º Interpretar as disposições destes Estatutos, providenciando sobre os casos omissos.

§ 2º Reformar ou alterar no todo ou em parte estes Estatutos quando julgar isto necessário.

§ 3º Eleger annualmente: o Conselho Administrativo, o Presidente, a Commissão de exame do relatório e das contas.

§ 4º Conferir aos associados effectivos que os merecerem, diplomas de titulares, beneméritos.

§ 5º Julgar os actos do Conselho Administrativoos pareceres das commissões de exame.

§ 6º Decidir em ultima instancia as reclamações dos associados.

§ 7º Revogar qualquer deliberação do Conselho Administrativo quando julgar contraria às disposições dos presentes Estatutos e da Associação.

§ 8º Promulgar as medidas que julgar necessárias ao desenvolvimento e prosperidade da Associação.

Secção II.

Sessões.

Art. 68º. As sessões de Assembléia Geral, só poderão ser abertas achando-se presentes, pelo menos, um terço dos associados quites, residentes na capital, quando convocar ... primeira vez; no caso, porém, de segunda convocação, poderão ser abertas com qualquer numero de associados presentes, contanto que nesse numero haja associados que não exerçam cargos do queConselho.

Art. 69º Qualquer sessão de Assembléia Geral, uma vez aberta e encetados os trabalhos, com o numero legal de associados, continuará a funcionar seja qual for o numero dos que se retirarem, não podendo ser inquinadas e irritas as resoluções tomadas emntaes condições.

Art. 70º. Nas sessões de Assembléia Geral não poderão sertodos assumptos diversos dos que forem especificados nos annuncios de convocação; e qualquer resolução que for tomada, deixando-se de observar deste artigo, será nullo e irritó.

Art. 71º. As sessões da Assembléia Geral, salvo o caso de eleições só poderão durar um dia e quando seus trabalhos não puderem ficar concluídos nesse dia deverão ser adiados para a seguinte sessão, que nesse caso, será convocada com declaração de ser para a continuação dos trabalhos adiados, podendo a convocação ser feita com 3 dias apenas de antecedência.

Art. 72º. As sessões de Assembléia Geral serão: ordinárias e extraordinárias e solenes.

§ 1º A ordinária terá lugar até 28 de fevereiro de cada anno, no dia em que for marcada pelo Presidente.

§ 2º As extraordinárias terão lugar todas as vezes que forem convocadas de accordo com as disposições destes Estatutos.

§ 3º As solenidades terão lugar: uma annualmente, no dia 25 de março e as outras quando a Assembléia Geral deliberar.

Art. 73º. Na primeira sessão ordinária annual se procederá a leitura dorelatorio, aprovado pelo Presidente, do balanço annual da thesouraria e será eleita a commissão de exame do relatório e das contas, votação das conclusões desse parecer, eleição dos membros da directoria e conselho Administrativo, Presidente e vice-presidente honorário, eleição de quaesquer commissão temporária que forem julgadas necessárias, indicações e propostas.

§ Único. A posse da Directoria e Conselho terá lugar no dia 25 de março de cada anno, porém pode ser com pompa, ou sem ella, ... sendo as despezas que se fizerem par esse fim pagas pelo mesmo Conselho.

Art. 74º. Nas sessões extraordinárias só serão ... e resolvidos os assumptos para que ... sessão tiverem sidos convocadas.

Art. 75°. Nas sessões solenes serão observadas a ... que forem previamente organizadas ... Conselho Administrativo, devendo, porém, no dia ... de março, ter lugar também a posse ... do Conselho Administrativo, do Presidente, e mais membros do Conselho.

§ Único. Para cada sessão solene que ... de realizar-se o Conselho Administrativo elegerá um orador official que poderá ser sócio effectivo ou titular.

Secção III.

Votação.

Art. 76°. As votações, nas sessões da Assembléia Geral ... assim nas mdo Conselho, serão:

I Por escrutínio secreto nas eleições ... que affectarem interesses particulares...

II Nominais, quando não se tratarem de eleições nem de questões que affectem interessess perticulares, for requerida por ...associados e aprovado o requerimento.

III Symbolica em todos os demais casos.

Art. 77°. Nas votações nominais e por escrutínio secreto serão admitidas as procurações, sendo estas consideradas válidas desde que estiverem assignadas pelos próprios constituintes e reconhecidas as firmas das assignaturas pelo menos por dois outros associados effectivos.

Art. 78°. As procurações apresentadas deverão declarar expressamente par que votação das poderes ao constituído só para essa votação.

§ Único. Taes procurações serão visadas pelo Presidente e archivadas convenientemente.

Secção IV.

Eleição.

Art. 79°. A eleição para os cargos da Directoria e Conselho Fiscal será dividida em duas partes.

§ 1° Proceder-se-há em primeiro lugar a eleição em uma só chapa para os cargos de Presidente, Secretário, Guarda-livros e Thesoureiro.

§ 2° Apurada a eleição de que trata o § precedente, proceder-se-há a eleição do Conselho Fiscal contendo a chapa 6 membros.

Art. 80°. As chapas deverão ser fechadas, tendo no subscripto; as primeiras, a indicação – directoria – e as segundas – a indicação – Conselho Fiscal.

Art. 81°. Na ocasião da eleição, o Presidente convidará a dois associados para servirem de escutadores

Art. 82°. As cédulas poderão ser impressas ou transcritas.

Art. 83°. Haverá na meza uma urna onde os associados depositaram suas cédulas a medida que forem sendo chamados.

§ Único. Os associados que não comparecerem a primeira chamada, poderão votar depois de concluída esta, desde que reclamem e não se tenha começado a apuração.

Art. 84°. Finda a chamada e não havendo associado algum a votar, a meza procederá a contagem e apuração.

Art. 85°. A urna deverá ter 3 chaves diferentes e a apuração não pode realizar-se no mesmo dia em que foram recolhidas as cédulas ...será adiado para o dia seguinte, ficando uma das chaves em poder do Presidente, outra em poder dos escrutadores e a terceira no poder de um associado que for aclamado na ocasião para esse fim.

Art. 86°. Terminados os trabalhos de apuração da eleição, lavrados e lidos os competentes ... o Presidente proclamará os resultados e dirá ao Secretário que faça as competentes ... ,convidando os associados ..pra comporem a sessão solene em 25 de março, afim de ter lugar o ...da posse.

Art. 87°. Em qualquer eleição serão proclamados eleitos os mais votados que satisfizerem as condições dos Estatutos.

§ 1º No caso de ser eleito para qualquer cargo um associado que não satisfaça ás exigências dos Estatutos ou que declare resiguar o cargo nos caso do art. 12, serão considerados nullos os votos que tiver elle recebido sendo proclamado eleito o imediato em votos.

§ 2º Nos caos de empate decidirá a sorte.

Art. 88°. Exceptuam-se das disposições do art. anterior cargos de Presidente e Thesoureiro, para o qual quer dos quaessó será considerado eleito o associado que obtiver a maioria absoluta dos votos recolhidos.

§ Único. Quando no primeiro escrutínio nenhum associado reunir a maioria absoluta dos votos recolhidos, proceder-se-há o segundo escrutínio, só podendo ser votado neste, os dois candidatos mais votados no primeiro, considerando-se nullos os votos que recolherem em outro.

Art. 89°. Terminados os trabalhos a Assembléia Geral acclamará dois associados para conjuntamente com o Presidente, Secretário e Escrutadores, assignarem o termo da aprovação, o qual deverá ser transcripto na acta e archivado em original.

Capítulo X.

Disposições Gerais.

Art. 90°. O anno social será contado de 1º de Janeiro a 31 de Dezembro.

Art. 91°. O tempo de duração da Associação será ilimitado, só podendo Ella dissolver-se quando se Assembléia Geral dos Associados o deliberar de accordo com as disposições relativas aos presentes Estatutos.

Art. 92°. Ao associado contribuinte que quiser ... será levada em conta, para remissão, a terça parte da importância total da jóia e mensalidade que tiver até essa data para os cofres da associação.

Art. 93°. As bases da Associação só poderão ser alteradas por deliberação da Assembléia Geral precedendo por proposta assignada por dois terços dos associados effectivos.

§ Único. Qualquer alteração que for feita sentido, não poderá ser applicada às famílias dos associados que tiverem já fallecidos ... da alteração.

Art. 94°. A dissolução da Associação só poderá ser ... por deliberação da Assembléia Geral também proposta assignada por ... dos associados effectivos.

Art. 95°. Resolvida a dissolução serão pagos ... dívidas que a Associação tiver e o valor ... capital passará ao estabelecimento de benefícios ...que a Assembléia Geral escolher e que ...obrigando-se a continuar a pagar os auxílios que, na ocasião da dissolução, estiverem percebendo ao associado invalido e as famílias dos fallecidos, até completa extinção dos associados pensionados e das famílias que perceberem pensões.

Art. 96°. O estabelecimento de beneficência que aceitar a doação com o encargo mencionado no art. anterior, gozará em compensação:

§ Único. Da reversão para seu patrimônio, quando extinguir-se as classes dos associados inválidos e famílias auxiliadas de todo o capital que for liquidado por ocasião da dissolução.

Art. 97°. A entrega a esse estabelecimento de beneficência do capital liquidado da Associação, far-se-há por escriptura pública assignada pelos associados que forem communicados para esse fim, devendo especificar se na escriptura todas as clausulas aqui mencionadas.

Art. 98°. O archivo da Associação do caso de dissolução desta, será recolhido ao archivo público.

Art. 99°. À Assembléia Geral compete decidir quaes os serviços relevantes prestados por um associado effectivo qualquer, que mereça ser remunerado com a concessão do diploma de associado titular benemérito, na forma do art. 19 e § 4° do art. 67, independentemente, porém, de qualquer decisão da Assembléia Geral, terá direito a esse diploma o associado effectivo que:

§ 1°. Exercer durante 3 annos consecutivos o cargo de Thesoureiro, sendo approvados todas as suas contas, ao do Presidente, sendo approvados todos os seus actos que praticou no exercício desse cargo.

§ 2° Exercer durante 4 annos consecutivos qualquer outro dos cargos da directoria, com approvação de todos os seus actos.

§ 3° Exercer durante cinco annos consecutivos o cargo de membro adjunto do Conselho Administrativo e seis o de adjunto do Conselho de que trata o § 11 do art. 49°.

§ 4º Exercer gratuitamente durante 5 annos pelo menos, qualquer dos empregos remunerados que forem criados pelo Conselho Administrativo para o serviço do Secretario e da Thesouraria.

§ 5º Apresentar cincoenta requisições para inscrição como associado effectivos, ...essas requisições aceitas e pagas as respectivas jóias e remissões.

Art. 100º. Os presentes Estatutos depois de approvados pela Assembléia Geral dos associados serão ... em um livro especial e submetido a approvaçõ do Governo, depois do ... serão impressos.

Fortaleza, 08 de junho de
1891.

Assignaturas:

Lucio Freitas do Amaral – Presidente.

Carlos Augusto de Miranda. – Secretário.

ANEXO 2

Diretorias da Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité.

<p style="text-align: center;">29 de março de 1891</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diretoria Provisória Presidente – Dr. Henrique Theberge Secretário, guarda-livros - Guilherme Perdigão. Tesoureiro - José Antônio Moreira da Rocha. Conselho Fiscal – Demais chefes de serviços. • Comissão para a elaboração do 1º Estatuto da Sociedade Beneficente. Dr. Theodorico da Costa Filho Carlos Augusto de Moraes José da Rocha e Silva 	<p style="text-align: center;">25 de Abril de 1892.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2º Diretoria eleita. Presidente – Sergio Pio de Pontes Pereira. Secretário - Francisco de Paula Teixeira. Guarda - livros - José Bernardino da Silveira Torres Portugal Tesoureiro - Joaquim Manoel da Cunha. Conselho Fiscal - Artur de Moura Ramos, Alfredo Feitosa, José Severiano de Oliveira, Joaquim Monteiro da Silva Santos, Heráclito de Sousa Leão e Demétrio Pereira da Silva
<p style="text-align: center;">25 de Abril de 1891.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1º Eleição para diretoria Presidente – Dr. Lucio Freitas do Amaral. Secretário – Carlos Augusto de Miranda. Guarda-livros – Guilherme Perdigão. Tesoureiro - Sergio Pio de Pontes Pereira. Conselho Fiscal – Dr. Antonio Teodorico da Costa, José Bernardino da Silveira Torres Portugal, Dr. Henrique Theberge, Joaquim Manoel da Cunha, Joaquim Antonio da Silva e Heráclito de Sousa Leão. (6 membros) 	<p style="text-align: center;">19 de Março de 1893.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3º Diretoria eleita. Presidente - Dr. Vitoriano Borges de Mello Secretário– José Severiano de Oliveira Guarda-livros - José Bernardino da Silveira Torres Portugal Tesoureiro – Claudio Sidon • Conselho Fiscal - Heráclito de Sousa Leão, Alfredo Feitosa, Arthur de Moura Ramos, Joaquim Monteiro da Silva Santos, Júlio Viana da Silva Tavares, B. J. Ribeiro.

<p>04 de Março de 1894.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4º Diretoria eleita. <p>Presidente - Sergio Pio de Pontes Pereira. Secretário - Arthur de Moura Ramos Guarda-livros - José Bernardino da Silveira Torres Portugal Tesoureiro - Alfredo Feitosa</p> <p>Conselho Fiscal</p> <p>Alfredo Fabio, Heráclito de Sousa Leão, Júlio Viana da Silva Tavares, João Alves, Claudio Sidon, Leyland.</p>	<p>18 de Dezembro de 1910.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tentativa de reorganização 5º diretoria. <p>Presidente - Heráclito de Sousa Leão Vice-Presidente - Arthur de Moura Ramos 1º Secretário - Jenuviano Augusto Pereira. 2º Secretário – Manoel Barbosa Maciel de Oliveira. Tesoureiro - Alfredo Feitosa.</p> <p>Diretores - Dr. João Franklin de Alencar Nogueira, José Nunes de Mello, João Pereira de Castro, José Severiano de Oliveira, Antônio Ivo de Matos.</p>
<p>03 de Março de 1916.</p> <p>Reorganização da Sociedade Beneficente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diretoria Provisória. Presidente – Manoel Barbosa Maciel de Oliveira. Secretário – José Xavier de Castro. Tesoureiro – Francisco Rodrigues. <p>2º Diretoria provisória - Aclamada segundo os Estatutos para presidir a Sociedade até 31 de Dezembro de 1916. Presidente – Henrique Eduardo Couto Fernandes 1º Secretário - João Salgado 2º Secretário - Jayme Gaspar de Oliveira. Tesoureiro - Francisco Rodrigues. Conselho Fiscal - Dr. Luciano Veras, João Nogueira, Álvaro Durand. Diretores - Manoel Barbosa Maciel, Francisco Esteves, Alfredo Feitosa, Arthur de Moura Ramos, Clovis Meton de Alencar.</p>	<p>Diretoria de 1917</p> <p>Presidente - Dr. Henrique E. Couto Fernandes 1º Secretario - João Salgado 2º Secretario - Jaime Gaspar de Oliveira 1º Thesoureiro - Francisco Rodrigues 2º Thesoureiro - J. J. Oliveira Netto</p> <p>Para Diretoria Manoel Barbosa Maciel Francisco Esteves Alfredo Feitosa Arthur Ramos Clovis Meton Ignácio B. Nanan Julio V. S. Tavares</p> <p>Conselho Fiscal Dr João Nogueira Dr Luciano Veras Dr Álvaro Durand</p>

<p>Diretoria de 1918.</p> <p>Presidente – Dr. Henrique E. Couto Fernandes 1º Secretário João Salgado 2º Secretário - Carlos Teixeira Mendes 1º Tesoureiro - Francisco Rodrigues 2º Tesoureiro - Joaquim José de Oliveira</p> <p>Diretores Galileu de Alencar Jayme Gaspar de Oliveira Durval Augusto Doria Barreira Nanan Alfredo Feitosa, Arthur Ramos, Manoel Barbosa Maciel, Dr. Otacílio Leal, Clovis Meton João de Castro;</p> <p>Conselho Fiscal Dr. João Nogueira, Dr. Álvaro Durand, Joaquim da Costa Souza,</p>	<p>Diretoria de 1920</p> <p>Presidente - Dr. Henrique Eduardo Couto Fernandes Secretario - Arthur de Moura Ramos, Segundo Secretario - Carlos Teixeira Mendes Primeiro Tesoureiro - Francisco Rodrigues de Oliveira Segundo tesoureiro - José Domingues de Azevedo</p> <p>Conselho Fiscal Dr. Gabriel Ramos da Silva, Dr. Theogenes Rocha e Dr. Hildeberto Valente Ramos</p> <p>Diretores João da Rocha Salgado, Julio Vianna da Silva Tavares, Claudio Sidon, Antonio dos Santos, Manoel Barbosa Maciel Alfredo Feitosa;</p>
<p>Diretoria de 1919.</p> <p>Presidente – Dr. Henrique Eduardo Couto Fernandes 1º Secretario - João da Rocha Salgado 1º Tesoureiro - Francisco Rodrigues 2º Tesoureiro - José Domingues</p> <p>Diretoria Alfredo Feitosa João de Castro Clovis Meton Manoel Barbosa Maciel Arthur Ramos Dr. Octacílio Leal Raul Braga</p> <p>Conselho Fiscal Dr. João Nogueira Dr. Álvaro Durand Julio da Silva Tavares</p>	<p>Diretoria de 1921</p> <p>Presidente - Dr. Henrique Eduardo Couto Fernandes Secretario - João da Rocha Salgado 2º secretario - Pedro Menezes Cruz 1º Tesoureiro - Francisco Rodrigues de Oliveira 2º Tesoureiro - Aurélio da Rocha Motta</p> <p>Diretores, João Gadelha Manoel Barbosa Maciel Clovis Meton de Alencar, Francisco Esteves cento Arthur de Moura Ramos Dr. Hildeberto Valente Ramos; João da Rocha Salgado</p> <p>Conselho Fiscal Conselho Fiscal José Nascimento Julio Vianna da Silva Tavares Alfredo Feitosa</p>

<p>Diretoria de 1922</p> <p>Presidente - Dr. H. E. Couto Fernandes 1º Secretario - João da Rocha Salgado 2º Secretario - Pedro Menezes da Cruz 1º Tesoureiro - Francisco Rodrigues de Oliveira</p> <p>Diretores Julio Vianna da Silva Tavares Raul Braga Leonardo Barbosa Maciel Arthur de Moura Ramos Octaviano Benevides</p> <p>Conselho Fiscal</p> <p>Dr. Octacílio Dr. João Nogueira Dr. Gabriel Ramos da Silva</p>	<p>Diretoria de 1924.</p> <p>Presidente - Luciano Martins Veras 1º secretario - Sr Pedro de Menezes Cruz 2º secretario - Sr Edilberto de Azevedo 1º Tesoureiro - Sr Francisco Rodrigues de Oliveira</p> <p>Diretores João da Rocha Salgado Dr. Antonio Eugenio Gadelha Julio Vianna Silva Tavares Raul Braga Leonardo Normando Dr. José Lopes Filho</p> <p>Conselho Fiscal: Sr Claudio Sidon De João Nogueira Arthur de Moura Ramos</p>
<p>Diretoria de 1923.</p> <p>Presidente - Dr. Luciano Martins Veras 1º Secretario - João da Rocha Salgado 2º secretario - Pedro de Menezes Cruz 1º Tesoureiro - Francisco Rodrigues de Oliveira 2º Tesoureiro-Aurélio Rocha Motta</p> <p>Diretores</p> <p>Julio Vianna da Silva Tavares Raul Braga Arthur Moura Ramos Clovis Meton de Alencar Leonardo Normando Joaquim Costa Souza</p> <p>Conselho fiscal: Dr. Hermelindo Barros Lins Dr. João Franklin de Alencar Nogueira Dr. Antonio Eugenio Gadelha</p>	<p>Diretoria de 1925.</p> <p>Presidente - Julio Vianna da Silva Tavares Secretario - Jayme Gaspar de Oliveira Tesoureiro- Francisco Rodrigues de Oliveira</p> <p>Conselho Administrativo</p> <p>Obs. - Criado pela reforma de 1924 para funcionar em 1925.</p> <p>George Moreira Pequeno Sebastião Guimarães Costa Raul Pereira, João da Rocha Salgado Jader Soares Pereira Durval Augusto Doria da Silva Cornélio Diógenes Alfredo Prudente</p>

<p>Diretoria de 1926.</p> <p>Para Presidente - Dr. Demóstenes Rockert Tesoureiro - Francisco Rodrigues de Oliveira Para Secretario - George Moreira Pequeno</p> <p>Conselho Administrativo</p> <p>Francisco Loêro Mendes João da Costa Gadelha Raul Braga Julio Vianna da Silva Tavares Tavares Dr. Antonio Pereira de Menezes Dr. Antonio Eugenio Gadelha Arthur de Moura Ramos</p>	<p>Diretoria de 1928</p> <p>Presidente - Dr. Abrahão de Oliveira Leite, Secretario- George Moreira Pequeno Tesoureiro – Francisco Rodrigues de Oliveira</p> <p>Conselho administrativo</p> <p>Julio Vianna da Silva Tavares Cornélio Diógenes João da Costa Gadelha Francisco Loêro Mendes Luiz Gonzaga da Silva Raul Braga Alfredo Prudente José Carvalho</p>
<p>Diretoria de 1927</p> <p>Presidente - Dr. Antonio Eugenio Gadelha Secretario - Antonio Bento Cavalcante Tesoureiro - Moysés Helano de Moura</p> <p>Conselho Administrativo</p> <p>José Julio Machado Cornélio Diógenes Julio Vianna da Silva Tavares Arthur de Moura Ramos Dr. Humberto Monte Jader Soares Pereira Hildeberto Valente Ramos</p>	<p>Diretoria de 1929.</p> <p>Presidente – Engenheiro Civil Dr. Abrahão de Oliveira Leite Secretario – George Moreira Pequeno Tesoureiro – Francisco Rodrigues de Oliveira</p> <p>Conselho Administrativo</p> <p>João Vianna da Silva Tavares Cornélio Diógenes Raul Braga, Dr. Estevam Marinho Francisco Loêro Mendes Abílio Guimarães Costa Umbelino Telles de Lacerda</p>

<p>Diretoria de 1930.</p> <p>Presidente – Julio V. da Silva Tavares, Secretario – Edilberto Araujo Azevedo Tesoureiro – Francisco Rodrigues de Oliveira</p> <p>Conselho Administrativo.</p> <p>José Carvalho João Francisco do Nascimento José Bezerra de Albuquerque Luiz Gonzaga Falcão Rui Guedes Adriano Taboca e Silva João Alexandre Nunes</p>	<p>Diretoria de 1932.</p> <p>Presidente – Alfredo Feitosa Vice-Presidente, Cornélio Diógenes 1º secretario – José Abreu do Nascimento 2º secretario – Eloy Carvalho Lima Tesoureiro – Miguel Coelho da Silva Adjunto de Tesoureiro – Euzébio Mota</p> <p>Conselho Administrativo</p> <p>Timothio Franklin Francisco Oliveira Moura José Pinto de Araújo Sebastião Guimarães Costa Antônio Alves de Oliveira Sebastião Guimarães Costa Antônio Alves de Oliveira Jacinto Leite Raimundo Macedo</p>
<p>Diretoria de 1931.</p> <p>Presidente - Alfredo Feitosa Tesoureiro - Antonio Casimiro d'Oliveira Secretario Guilherme Studart Gurgel</p> <p>Conselho Administrativo:</p> <p>Manuel Soares da Cunha Eurico de Hollanda Lima Jader Soares Pereira Diomar de Oliveira e Silva José Hybernon de Vasconcelos Sabino Xavier de Lima João da Costa Gadelha Francisco Pinheiro Eneás Cavalcante Sá</p>	<p>Diretoria de 1933.</p> <p>Presidente – Julio Viana da Silva Tavares. Vice-Presidente – José Julio Machado. Secretário – Antonio Bento Cavalcante. Tesoureiro – Pedro de Menezes Cruz</p> <p>Conselho Administrativo.</p> <p>Jaime Gaspar de Oliveira. Miguel Santil Guilherme Isidoro Pessoa Juvenal Colares Ernesto Cordeiro da Rocha Francisco Pinheiro da Silva Francisco Leonel Chaves Argentino de Paula Galvão Joaquim do Monte Antonio Bandeira de Moura.</p>

Diretoria do biênio 1934 – 1935.

Presidente - Julio Viana da Silva Tavares.

Vice-Presidente - José Julio Machado

1 ° Secretário – Antonio Bento Cavalcante

2 ° Secretário – João Francisco Fausto.

Tesoureiro – Pedro de Menezes Cruz.

Conselho Administrativo.

Antonio Aurélio de Menezes

Miguel Santil

João Batista Rodrigues dos Santos.

Guilherme Isidoro Pessoa

Raimundo de Paula Moreira.

Manoel Feijó Louzada