

Os Trilhos do Progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926)

Tyrone Apollo Pontes Cândido
Universidade Estadual do Ceará

RESUMO

Este artigo procura apresentar alguns casos de conflitos entre construtores e ferroviários cearenses, durante o momento de construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). Busca também comparar alguns tipos de lutas desenvolvidas pelos retirantes que trabalharam nessa empresa durante as secas e pelos trabalhadores permanentes da ferrovia, que pareceram indicar algumas tradições e experiências de resistência comuns contra os novos padrões de trabalho. Busca, por fim, nos diferentes discursos acerca do mundo do trabalho que a empresa elaborava naquele momento, as mudanças ocorridas nos modos de lidar com os conflitos de governantes, engenheiros e líderes do movimento operário.

PALAVRAS-CHAVE

história social – movimento operário – ferroviários

ABSTRACT

This article aims to present some cases of conflicts between builders and railwaymen from Ceará during the time of the Estrada de Ferro de Baturité building (1872-1926). It seeks also to compare some kinds of struggle developed by the “retirantes” who worked in this company during the drought times and that of the permanent railway workers, which seems to indicate some common traditions and experiences of resistance against the new patterns. At the end, it seeks, in the different discourses about the world of labour that the company was elaborating in this time, the changes that had been taken place in the way of dealing with the conflicts by the rulers, the managers, and the worker’s leaders.

KEYWORDS

social history – workers movement – railwaymen

• Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Baturité tiveram início após solenidade de inauguração que aconteceu no dia 20 de janeiro do ano de 1872, na praça então denominada d’Amelia – hoje conhecida

como Praça da Estação –, situada no centro da cidade de Fortaleza. Segundo o relato do jornal *Cearense* (21/02/1872), aquela cerimônia contou com a presença de “ilustres homens”, como o recém-exonerado presidente da província do Ceará, conselheiro barão de Taquary, e o seu sucessor, comendador João Wilkes de Mattos, além de “um brilhante concurso de cidadãos de todas as classes”.

Os anos que se seguiram àquela solenidade constituíram-se em momento de grande importância para o Ceará. O processo de construção da ferrovia de Baturité demarcou o início de uma fase de profundas transformações na infra-estrutura comercial e produtiva da província. O vertiginoso crescimento das exportações do algodão durante os anos de 1860 indicou o caminho do aprimoramento material através da necessidade de se contar com meios mais eficazes para o escoamento da produção agrícola do sertão. Em discurso que abriu os trabalhos da Assembléia Legislativa naquele mesmo ano de 1872, João Wilkes de Mattos afirmava que “o progresso e engrandecimento d’esta província dependem de um porto abrigado, e de vias-ferreas”¹. Assim, a construção da Estrada de Ferro de Baturité, a mais setentrional das ferrovias brasileiras da época, veio cumprir com uma das mais importantes demandas das classes proprietárias do Ceará².

A primeira seção construída da via férrea de Baturité partiu da praça d’Amélia, em Fortaleza, e estendeu-se até Pacatuba, a 33 km da capital. Essa fase de construção transcorreu em ritmo acelerado. Os motivos que concorreram para isso foram revelados pelo relatório de Heraclito D’Alencastro Pereira da Graça com que, no dia 1º de março de 1875, passou a administração da província a seu sucessor. Dizia o sr. Heraclito Graça:

É o traço da estrada em condições as mais vantajosas, como porventura, o de nenhum de outra estrada de ferro do Imperio. Declividades fracas, extensos alinhamentos rectos, curvas de grandes raios e de longo desenvolvimento, poucas e pequenas obras d’arte – permitem a barateza da construção e a maior economia no custeio – e, combinadas com a modicidade dos salarios e da mão d’obra, incitão a que sejam empregados todos os meios para que a estrada não fique incompleta e seja concluída como se projectou.”³

Dessa forma, Heraclito Graça era da opinião de que a estrada de ferro deveria ser “auxiliada raccionalmente”, de modo a que, em pouco tempo, pudessem os cearenses contar com mais esta obra do progresso material.

O que chama a atenção nesse momento, em uma primeira aproximação do tema, é a falta de visibilidade dos trabalhadores empregados

na construção da Estrada de Ferro de Baturité. Nenhum dos primeiros relatórios oficiais a que tive acesso refere-se às condições de trabalho, exceção feita em relação ao relatório acima citado. Nele, significativamente, temos, como primeira referência aos trabalhadores da construção da via férrea da Baturité, a fácil disponibilidade de *mão-de-obra barata*.

Não obstante as facilidades apontadas, após a conclusão da primeira seção da ferrovia (até Pacatuba), a Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité – sociedade de capitalistas cearenses e estrangeiros que assumiram o projeto de construir a primeira estrada de ferro da província⁴ – passou por grandes dificuldades de obtenção de recursos e, dessa forma, após o ano de 1876, os trabalhos de construção da ferrovia ficaram paralisados, sendo retomados apenas dois anos depois.

O reinício da construção da ferrovia de Baturité, em julho de 1878, teve como estímulo mais imediato a forte seca que assolou o Ceará, entre 1877 e 1879. Nesse momento de crise social e econômica, a retomada da construção da ferrovia passou a ser um dos principais meios de emprego de um contingente imenso de retirantes da seca que chegava a Fortaleza, fugindo do sertão devastado, à procura de socorros materiais que garantissem a sobrevivência⁵.

A urgência provocada pela seca levou os governos imperial e local a adotarem postura mais rígida em relação a Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité, que não demonstrava conseguir retomar seus trabalhos de construção por falta de investimentos. Em março de 1877, o visconde João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, Ministro da Agricultura do Império, fazia menção à via férrea de Baturité como “credora de protecção do governo”. Em pouco tempo, a estrada de ferro foi incorporada pelo Estado e, em meados de 1878, teve reinício o trabalho de construção⁶.

As condições de trabalho durante o período da seca revelam uma situação histórica de grande importância. Os trabalhadores da construção da ferrovia de Baturité que, já em 1875 eram considerados “mão d’obra barata”, passaram a contrair, sob a pressão da miséria e do controle estatal, relações de trabalho que, em muito, se aproximavam da escravidão. Trabalhando em troca, basicamente, de alimentos e roupas, os retirantes “indigentes” foram largamente empregados na abertura dos novos caminhos entre Pacatuba e Canôa (hoje a cidade de Aracoiaba, próxima a Baturité).

Se, por um lado, a utilização de “indigentes” para a construção da ferrovia de Baturité estimulou o avanço das obras, por outro, as pessoas mais imediatamente vinculadas ao emprego desses homens e mulheres tiveram

que se deparar com um contingente de trabalhadores peculiarmente pouco dispostos ao mando característico das relações capitalistas de trabalho que, com a ferrovia, aos poucos iam se implantando na província. Através de *ofícios* dos engenheiros em chefe da Estrada de Ferro de Baturité, enviados aos presidentes de província, é possível perceber as formas de resistência que aqueles sertanejos empreendiam contra a disciplina de trabalho.

Em ofício enviado no dia 11 de janeiro de 1879 (quando a Grande Seca ainda devastava o sertão cearense), o engenheiro da ferrovia solicitava ao presidente da província José Júlio de Albuquerque Barros, para “a bôa marcha dos trabalhos desta secção”, o envio de um destacamento de “força pública” que ficasse a disposição do subdelegado local e de si próprio. Significativo esse documento, uma vez que alerta para as “circunstancias excepcionaes” que, aos olhos dos dirigentes da ferrovia, caracterizavam o mundo do trabalho. Tais “circunstancias excepcionaes” poderiam advir de diversos motivos. Naquele mesmo mês, um ofício de Julius Pinkas, engenheiro da 2ª seção da ferrovia de Baturité, alertava sobre o “inconveniente de conservar uma comissão de socorros em Canôa”. Denunciando estar aquele armazém de socorro público sendo dirigido por alguns *empregados despedidos da ferrovia, e agindo de má fé*, o sr. Julius Pinkas declarava:

Há poucos dias chegou um carregamento de generos para a comissão de socorros em Canôa, e não tendo esta comissão de socorrer a ninguem tomou ella o expediente de distribuir generos entre os trabalhadores e empregados d'esta estrada, naturalmente para corrompel-os...

E sugeria:

Ora é claro que em quanto armazens da estrada não podem ainda pagar a ração prescripta pelo Exmo. Snr. Presidente da Provincia por *falta de generos* é um grande inconveniente uma comissão de socorros tenha *bastante generos* para fazer uma esmola de dous saccos de farinha a um chefe de turma d'esta secção!⁷

O caso acima, revelado pelo ofício do engenheiro Julius Pinkas, demonstra que um tipo muito complexo de controle social era exigido dos chefes das seções que iam sendo construídas com o trabalho de sertanejos flagelados pela seca. A miséria extrema pela qual esses sertanejos passavam não os condicionava à passividade. Pelo contrário, o padrão de trabalho novo, de tipo capitalista, caracterizado pelo tempo cronometrado, pela disciplina, e pela necessidade da obediência a um saber estranho, parece ter

suscitado, por parte dos trabalhadores da construção da Estrada de Ferro de Baturité – homens e mulheres provenientes do sertão agrário –, momentos de conflitos e ações de resistência que marcaram indelevelmente a trajetória daquela ferrovia e a formação da classe operária⁸.

Outro episódio que envolveu o mesmo engenheiro Julius Pinkas revela igualmente o conflito entre a ânsia por obediência e disposição ao trabalho, por parte do chefe de seção, e a rebeldia dos sertanejos “indigentes”, em se submeterem. Ao solicitar, para os trabalhos da ferrovia, 500 operários provenientes dos abarracamentos de retirantes na capital da província, no dia 20 de julho de 1879 somente cerca de *trezentos* compareceram à primeira chamada ao trabalho, quando foram distribuídas roupas aos novos trabalhadores. No dia seguinte, não mais do que *cem* operários compareceram ao trabalho, tendo a maioria deles retornado, segundo presume o engenheiro chefe da seção, aos seus “primitivos abarracamentos”. Além disso, aqueles que ficaram na construção da ferrovia “*impuserão ao Engenheiro a condição de serem empregados com os seus feitores em um mesmo lugar e serviço*” (grifos do chefe da seção). Tudo isso foi visto como “certamente prejudicial aos interesses da Estrada e compromettedor da força moral dos Engenheiros” – “a quem incumbe dirigir o trabalho”, reforçava sintomaticamente o ofício.⁹

Conflitos dessa natureza – deve-se ter sempre em mente – ocorriam sob a circunstância de grande carência alimentícia e de falta de outros recursos materiais de primeira necessidade. Além disso, diversos acidentes (descarrilamentos, explosões de minas que atingiam operários, entre outros) compunham o cotidiano de trabalho dos operários da ferrovia de Baturité. Certa vez, o engenheiro em chefe, dr. Carlos Alberto Morsing, em 1879, solicitou a troca de famílias grandes por pequenas, no trabalho de construção, tendo em vista a carência de gêneros que chegassem até os armazéns da estrada de ferro¹⁰. Outras vezes, era solicitada a assistência de médicos das cidades mais próximas para a prestação de socorro em caráter de urgência, decorrência de acidentes graves ou mesmo das doenças que atingiam os sertanejos durante as secas. Tudo indica um cotidiano de trabalho bastante precário para os construtores da via férrea.

Entre as décadas de 1870 e 1890, grande parte da extensão da ferrovia de Baturité foi construída, basicamente, lançando mão da disponibilidade abundante de trabalhadores provenientes dos abarracamentos de retirantes das secas. A 2ª seção, entre Pacatuba e Baturité (67 km), foi, dessa forma, construída durante a seca de 1877-79 e a seção entre Baturité e Quixadá (87 km), durante a seca de 1888-89. Paralelamente, em 1878, deu-se início à construção de uma

outra ferrovia no Ceará, empregando condições de trabalho muito parecidas. Tratava-se da Estrada de Ferro de Sobral, que ligava aquela cidade do sertão norte e ocidental da província cearense ao porto de Camocim¹¹.

O engenheiro em chefe, Ernesto Antonio Lassance Cunha, em sua *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*, manuscrito de caráter histórico encomendado para ser apresentado na Exposição de Chicago, em 1893, falava que uma das principais finalidades da estrada de ferro era a de “minorar o problema da seca”.

O governo geral, à imitação do que se faz na Índia e na Algeria, quando assolados esses países por cataclysmas identicos, determinou, entre outras medidas a construção de obras publicas, com o duplo fim de proporcionar trabalho as populações flagelladas pelo phenomeno e minorar os terriveis effeitos de futuras secas.¹²

Mas, ao chegar a década de 1890, período em que a ferrovia atingia o sertão central do Ceará, transpondo a cidade e o maciço de serras de Baturité, a vida interna da estrada de ferro era bastante dinâmica, constituindo-se não apenas dos trabalhos de construção dos trilhos e das estações, mas também do trabalho regular de tráfego dos trens, nas seções já concluídas. Oficinas, estações e locomotivas tornaram-se, assim, novos espaços de trabalho na ferrovia. Todo o complexo da ferrovia fazia-se cada dia mais presente na vida social cearense, e sua importância econômica e social crescia na mesma proporção¹³.

Os engenheiros, principalmente durante as secas, passavam a executar missões outras que não as estritamente vinculadas ao trabalho de construção de trilhos, como por exemplo, a incumbida ao engenheiro Lassance Cunha, em 1889, de procurar, ao longo da margem da ferrovia, locais apropriados para a “construção de aguadas, estradas de rodagem e açudes para irrigação que com vantagem real para a província possam servir de socorros indirectos á população do interior, que flagellada pela secca, busca em massa o litoral”.¹⁴

Tentativas de saques, com sucesso ou não, também se faziam presentes nas estações ou mesmo durante a trajetória em movimento dos trens. Uma luta constante pela manutenção tanto física quanto moral da estrada de ferro era empreendida pelos dirigentes, em meio aos ataques que os trens sofriam, sempre carregados de produtos de grande valor. Regular a vigilância através do deslocamento de “forças publicas” para as estações e intensificar a disciplina no entorno da linha do trem, eram, em regra, as medidas adotadas para coagir esses “factos deponentes contra a civilização”, como se referiu uma vez o

engenheiro Carlos Alberto Morsing, quando alertava o presidente da província:

Tomo a liberdade de levar ao conhecimento de V. Ex^a que hontem ao passar o trem do horario por Maracanhú vindo eu em um dos carros, alguns retirantes do abarracamento que ali has jogaram pedras para dentro dos mesmos, dando-se factos de quebrarem duas vidraças. Ao administrador d’aquelle abarracamento, espero, V. Ex^a dignar-se-ha de fazer sentir que taes factos, deponentes contra a civilização, prejudiciaes á esta Estrada e aos transeuntes, não devem mais reproduzir-se.¹⁵

Gradativamente, as lutas dos trabalhadores da estrada de ferro foram-se articulando àquelas de outros setores da classe operária cearense em formação. Aos poucos, manifestações classistas iam-se configurando e expressando-se nas páginas dos primeiros jornais operários. Em 1889, por exemplo, um periódico da província denominado *Charuto* (1/11/1889) referia-se a uma “marcha *aux flambeaux*”, composta por empregados das oficinas da ferrovia de Baturité que saíram pelas ruas de Fortaleza até a casa do sr. João Lopes, redator chefe do jornal *Libertador*, “amigo do povo, aquelle que não se esconde ao chamado do pobre para amparar-lhe em todas as emergencias”. Também estavam presentes os operários da ferrovia de Baturité na luta pela regularização da jornada de 8 horas de trabalho.

Em 1891, ocorreu a primeira greve de ferroviários do Ceará. Essa greve, que durou cerca de um mês, foi feita pelo pessoal das oficinas localizadas na Estação Central, em Fortaleza. O jornal *A Verdade* (7/6/1891) relatou os acontecimentos e afirmou que “52 operários das oficinas da estrada de ferro de Baturité depois do almoço, deixaram seus trabalhos e delegaram ao Director da Estrada exigindo a demissão do mestre das oficinas, e augmento de salário”.

Dias antes do início da greve, *O Combate* (26/05/1891), um dos primeiros jornais operários do Ceará, “Órgão do Partido Operário”, descrevia uma “reforma em extremo prejudicial aos operários da Estrada de Ferro de Baturité” que, em breve, seria publicada. Segundo aquele jornal, o engenheiro em chefe Ernesto Lassance Cunha pretendia, sem nenhum processo de discussão, implantar mudanças na condução dos trabalhos da ferrovia, alterando sua estrutura hierárquica, implantando o uso de uma caderneta de controle, constrengendo os trabalhadores. Os termos com os quais o jornal se refere àquele processo são de grande importância.

O regulamento que se pretende publicar acaba todos os mestres de diferentes artes e os reduz a simples operarios. (...) As oficinas ficarão todas sôb a

direção de um só mestre e um contra-mestre ficando o primeiro com largas atribuições, e como tal podendo perseguir os seus companheiros que o considerão mais um inimigo do que um chefe. Além de todas estas reformas feitas no Regulamento e que acarretarão estamos certos, sensíveis prejuizos para a nossa classe, pretende o Director da Estrada de Ferro, como tem dito particularmente, privar-os até do sagrado direito de votar, não querendo que haja politica naquella repartição. (...) Ora, basta uma simples meditação sobre estes pontos da reforma para vê-se claramente a coacção que vae ser exercida sobre uma classe digna de mais consideração, que ficará assim reduzida à condição quasi servil.

Nesse processo de greve, vê-se em disputa não apenas um nível salarial digno. Toda uma nova condição de trabalho, aviltante aos trabalhadores, foi contestada. Mantendo-se sob o *status* de “mestres de diferentes artes”, de “uma classe digna de mais consideração”, os operários das oficinas da ferrovia de Baturité procuraram resistir ao rebaixamento à “condição quasi servil”, “de simples operarios”. Nisso parece estar presente um importante elemento constituidor dos laços que, com o tempo, foram se formando no interior da classe operária cearense e, em particular, entre os operários da ferrovia. O elemento diferenciador da “condição servil”, “de creado”, parece ter sido aqui mobilizado pelos operários, em favor da idéia de que aqueles que estavam alí trabalhando na ferrovia não eram servos, como haviam sido até bem pouco tempo os escravos ou ainda estavam sendo os retirantes flagelados da seca.

Além disso, a atitude do diretor da Estrada de Ferro de “privar-os até do sagrado direito de votar, não querendo que haja politica naquella repartição” indica o crescimento da tensão entre patrões e empregados, no contexto histórico de surgimento de associações de trabalhadores e organizações classistas como o Partido Operário¹⁶.

Ocorreria, nesse mesmo ano, o surgimento da Associação Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité, iniciativa do engenheiro em chefe Ernesto Lassance Cunha, claramente condicionada pela crescente pressão exercida pelos ferroviários no sentido de dar alguma resposta às demandas dos operários. Benedito Genésio Ferreira, autor de *A Estrada de Ferro de Baturité*, afirma que:

Segundo a ata de fundação [da Associação Beneficente], a Administração da Estrada, de comum acordo com os chefes de serviços, considerando as dificuldades financeiras por que passa a maior parte do pessoal da Estrada nos períodos de doença, quando, não podendo comparecer ao trabalho, perde sua gratificação de minorar o quanto possível as supracitadas dificuldades.

Das 353 assinaturas constantes na ata de fundação, apenas 191 foram de próprio punho, sendo as demais 162 a rogo.¹⁷

Percebe-se que, nesse período em torno da primeira greve dos operários da Estrada de Ferro de Baturité, o aprimoramento no controle operário era almejado pelos diretores, engenheiros e funcionários de maior escalão da empresa. Em 1894, as *Providências e Instruções Relativas ao Serviço do Tráfego* falavam do “estado de verdadeira crise em que encontrei esta ferrovia, que parecia desmorronar-se physica e moralmente”, implantando formas mais rígidas na hierarquia interna em vista de uma maior eficácia produtiva.

Art. 3º Todos os agentes do districto devem inteira obediência ao agente fiscal, como auxiliar e representante immediato do Chefe do Tráfego; e assim lhe darão parte de todas as ocorrências, prestar-lhes-hão todas as informações que solicitar, consultando-o sobre as dúvidas e embaraços em que se achem, e executando as instruções e ordens que delle receberem, como se emanados fossem do próprio Chefe de Tráfego, á cujo conhecimento o agente-fiscal fará chegar qualquer falta ou acto de desobediencia dos ditos funcionarios, afim de serem devidamente punidos.¹⁸

Durante essa época, o anseio de estender a construção da via férrea de Baturité até a margem do Rio São Francisco, e de lá até outra ferrovia (da Bahia ou de Pernambuco) embalava os sonhos de comerciantes e proprietários do interior do Ceará. A *Synopse Histórica* de Lassance Cunha, por exemplo, afirmava que, “sem pretender exagerar, pode-se assegurar que a florescente cidade de Quixeramobim, dentro de curto prazo, triplicará de importância, uma vez atingida pela Estrada de Ferro”.

A seção final da Estrada de Ferro de Baturité foi construída ao longo das décadas subsequentes, recorrendo, como uma regra padrão, ao trabalho de retirantes das secas que voltaram a assolar o território cearense em 1915 e 1919. Dessa forma, novamente, em 1915, volta à tona a justificativa de se “dar trabalho ao maior numero possível de operarios” na construção da ferrovia. Os relatórios dos trabalhos falam de alistamentos que, em três dias, chegaram a contratar cerca de 3.000 operários para as obras, número que não representava a verdadeira disposição de braços, uma vez que desconsiderava o auxílio de mulheres e crianças.

Abatidos moralmente pelas torturas cruciantes do phenomeno climaterico, axhauridos as forças pelas privações que vinham soffrendo há muitos mezes, providenciou-se para que os alistados fossem cuidadosamente, como era

possível, instalados nos diferentes pontos da faixa da linha em que iam ser atacados os trabalhos.¹⁹

Em quinze dias, informa ainda o relatório, ficaram “regularmente instaladas as quatro residencias”.

Chama atenção o padrão de rendimento atípico que a companhia, em momentos de seca, exigia dos seus empregados. Na seca de 1915, “o rendimento do serviço foi bastante baixo”. Lidando com famílias de “miseráveis” – “entre estes muitos o foram em condições de não poderem prestar o menor serviço, por não permitir a idade ou o estado precario de saude” – o discurso dos responsáveis pela direção da ferrovia de Baturité mudava substancialmente.

Exigindo o dever do cargo o aproveitamento absoluto da verba despendida, nem por isso deixava de fallar mais alto o dever de humanidade, impedindo a dispensa do operario quasi inutil ou do auxiliar desnecessario.²⁰

Quando os trilhos da ferrovia de Baturité atingiram a cidade do Crato, importante centro da região do Cariri cearense, em 1926, uma longa trajetória de conflitos entre sertanejos e chefes de seções ficava para trás.

* * *

A trajetória da construção da ferrovia de Baturité na passagem entre os séculos 19 e 20, como visto acima, suscita importantes aspectos para a história social, particularmente no que diz respeito ao papel desempenhado pelos trabalhadores que, submetidos a condições de trabalho muitas vezes degradantes, constituíram formas de ações e resistências peculiarmente importantes para a formação da classe operária.

Os trabalhadores recebiam na ferrovia, durante as secas, salários que iam de 300 a 800 réis por dia, num período em que um jornal diário custava cerca de 500 réis. Sua carência oferecia às classes dominantes locais oportunidades para dispor de mão-de-obra barata e em abundância.

Por outro lado, podem-se perceber alguns momentos de forte tensão entre trabalhadores e chefes de seções (engenheiros, feitores, chefes de tráfego...) que revelam aspectos do mundo do trabalho no sertão cearense durante a construção da ferrovia, obra de características atípicas para a indústria local. Deve-se dar atenção também para a importância das novas características trazidas pela empresa de construção ferroviária na vida social. Segundo Liliana Petrilli Segnini, que estudou a história da Companhia Paulista

de Estradas de Ferro, “as ferrovias foram ‘escolas’ na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho”.²¹

As formas adotadas pelas elites locais, particularmente por aqueles homens diretamente envolvidos com a empresa ferroviária, na configuração de uma mão-de-obra disciplinada e submetida ao gerenciamento produtivo, configuraram um processo original na constituição de relações de trabalho modernas na província cearense. Deparando-se com uma massa trabalhadora acostumada a formas e ritmos de trabalho particularmente vinculados à agricultura, esse processo parece ter dado vazão a fortes conflitos sociais.

Pesquisar a trajetória da construção da Estrada de Ferro de Baturité permite o estudo de relevantes aspectos da sociedade, principalmente quanto às necessidades do emprego de formas mais “racionais” de controle social implantados no processo de industrialização.

A larga utilização do trabalho de retirantes das secas que marcaram a história cearense, naquele período, figura como um aspecto relevante. Os retirantes demonstraram comportamentos, diante dos trabalhos de construção da ferrovia, caracteristicamente pouco adaptáveis às exigências “racionais” dos engenheiros. Os casos acima descritos, de desobediência, ausência ao trabalho e conflitos abertos contra as autoridades falam de um grupo de trabalhadores muito pouco dispostos à adoção de formas de trabalho regidas pelo padrão de máxima produtividade. A citação abaixo de Frederico de Castro Neves sobre as “novas experiências” dos retirantes das secas revela importantes aspectos desse processo.

O trabalho em turmas e sob o comando enérgico de um superior contrastava radicalmente com o trabalho familiar e autônomo desempenhado nas terras arrendadas e representava uma divisão do trabalho mais aprofundada entre executantes e planejadores. Seja no carregamento de pedras para o calçamento das ruas, seja na construção de alvenaria dos prédios públicos, ou seja na construção das linhas de trem, o saber relacionado ao trabalho acumulado pelos camponeses é inteiramente desprezado, com a exceção do desbravamento das matas para a passagem das linhas férreas. São atividades novas e desnecessárias no contexto da vida rural do semi-árido tal como praticado na agricultura “tradicional”. Além disso, a presença de engenheiros, muitas vezes vindos da capital do Império ou até do estrangeiro, aumentava a estranheza do retirante, já que a fonte do poder exercido por eles era o saber e não mais a propriedade.²²

As exigências do controle social, nesse contexto, almejam a disciplina de trabalho, mas a encontram sempre indefinida. A trajetória da construção

da via férrea de Baturité demonstra um momento histórico para o qual as explicações que se pautam na definição de modelos abstratos de mando e obediência no trabalho pouco podem contribuir para seu estudo.

Historiadores, como David Montgomery, nos Estados Unidos, vêm chamando atenção para a exigência do não reducionismo de análise, sob o perigo da unilateralização, ao se tratar de problemas históricos como os do controle social. Entendendo os novos padrões de controle sobre o trabalho no início do século 20, Montgomery estudou o “gerenciamento científico” do processo produtivo (implantado por Frederick Winslow Taylor e outros) e percebeu-o condicionado pelas ações e reações entre patrões e trabalhadores; não uma materialização determinista de um controle absoluto sobre a mão-de-obra.

However, they had often fashioned from these attributes neither the docile obedience of automatons, nor the individualism of the “upwardly mobile”, but rather a form of control of productive processes which became increasingly collective, deliberate and aggressive, until American employers launched a partially successful counterattack under the banners of scientific management and the open-shop drive. Worker’s control of production, however, was not a condition or state of affairs which existed at any point in time, but a struggle, a chronic battle in industrial life which assumed a variety of forms.²³

À luz desses argumentos, “as mutáveis relações de produção e as condições de trabalho mutável”, no sertão cearense, “não foram impostas sobre um material bruto”.²⁴ Os trabalhadores da construção da ferrovia de Baturité não pareceram aceitar o novo trabalho. Os retirantes viram, no trabalho da ferrovia, um modo de garantia da sua sobrevivência imediata. Em situação de carência extrema, dispuseram-se a trabalhar por roupas, alimentos e um parco salário que quase nada podia comprar. Em contraste com as pretensões dos homens de negócios e proprietários - que buscavam, na construção da ferrovia de Baturité, além de um meio de incentivo ao crescimento comercial, um instrumento para a educação da população alheia às novas concepções produtivistas, e que em momentos de crise pareciam se dispor a contrair qualquer relação de trabalho -, os sertanejos demonstraram peculiar resistência ao trabalho disciplinado.

É possível abarcar, assim, a explicitação do cotidiano do trabalho na Estrada de Ferro de Baturité durante a sua fase de construção, entendendo que o “novo trabalho”, proveniente com a empresa ferroviária, encontrava-se na confluência de diversos problemas históricos.

A empresa ferroviária, na consciência daqueles que a dirigiam,

deparava-se com uma missão de largo alcance social, tendo como tarefa transformar antigos costumes em novos modos de vida, modernizando a vida através de novos saberes e tecnologias. A ferrovia surgiu em uma conjuntura de forte apelo modernizador no Ceará, apesar de dispor a província de frágil parque industrial que vislumbresse um consistente desenvolvimento. Francisco Foot Hardman, em seu livro *Trem Fantasma*, chamou a atenção para o significativo discurso de Francisco Homem de Mello, presidente da província do Ceará quando da inauguração da Exposição Provincial de 1866. Combinando a “festa da indústria” e a “festa do trabalho”, como “os fundamentos de um florescente empório”, Homem de Mello sintetizou:

As festas da indústria, como as da inteligência, são sempre um grande e nobre espetáculo no seio das nações cultas.

Elas anunciam o reinado fecundo das artes e da paz e as conquistas potentes da atividade humana.

Assistimos no meio destas planícies arenosas, em cuja face a natureza parece haver impresso o selo da esterilidade, a mão audaciosa do homem civilizado assentou os fundamentos de um florescente empório, rasgou a terra, e fecundou-a com o germe do trabalho.

[...] Os recursos maravilhosos do solo do Ceará são explorados com perseverança. As serras convertem-se em ricos celeiros; os vales povoam-se, as planícies cobrem-se de casas de trabalho, onde circula a animação e a vida. Em meio dessa região amplíssima, onde a vista se alonga por horizontes sem fim, a ambição insaciável do homem não provocou de balde as forças da natureza.

[...] É a festa do trabalho, singela e sem galas; e o trabalho é uma lei suprema que Deus estampou na face do universo: nas ondas, que se agitam, na vegetação que cresce todos os dias, no homem que caminha sempre.²⁵

Sob a exigência modernizadora, parcelas das elites cearenses constituíram um sentido de trabalho acompanhado de perto pela presença da ferrovia de Baturité, símbolo maior do progresso material. A chegada de engenheiros estrangeiros, os técnicos e a implantação de escolas noturnas para operários - como a instituída, em 1891, pelo engenheiro em chefe Lassance Cunha - eram acontecimentos que vinham na esteira desse processo.

Sob todos esses aspectos, como falou Edward Thompson sobre a Revolução Industrial inglesa, “as relações entre patrões e empregados tornaram-se mais duras e menos pessoais;”

mesmo sendo correto afirmar que a liberdade potencial do trabalhador tenha aumentado, visto que o empregado nas fazendas ou o artesão na indústria doméstica estava (nas palavras de Toynbee) ‘situado a meio caminho entre a

posição do servo e do cidadão', esta 'liberdade' significava que se sentia mais intensamente a falta dela. Em qualquer situação em que procurasse resistir à exploração, ele se encontrava frente às forças do patrão ou do Estado, e, comumente, frente às duas. Para a maioria dos trabalhadores, a experiência crucial da Revolução Industrial foi percebida com uma alteração na natureza e na intensidade da exploração.²⁶

Condicionado por esse sentimento por parte dos trabalhadores, observa-se que, na construção da ferrovia de Baturité, um misto de paternalismo e de formas "racionais" de exploração combinou-se. Por vezes, o argumento de "dar trabalho aos pobres" em tempo de crise prevalecia sobre o do ritmo disciplinado do trabalho e do alto rendimento. A exata proporção que essa contraditória relação entre paternalismo e relações modernas de trabalho foi implantada na ferrovia esteve ligada ao intenso debate que, nos jornais e nas assembléias legislativas, as elites locais e nacionais faziam sobre o melhor modo de utilização dos "nacionais". A atuação de homens como André Rebouças, no Rio de Janeiro, e Thomaz Pompeu de Souza Brasil e Joaquim da Cunha Freire, o Barão de Ibiapaba, no Ceará – este último chamado de "Mauá cearense" – pode ser de grande importância para a delimitação do pensamento liberal no Brasil, que considerava a construção de estradas de ferro uma solução para as crises.

Quando o Senador Pompeu, diretor da empresa ferroviária, na sua primeira fase, dizia que a "Via-ferrea de Baturité será sempre a primeira empreza do Ceará, como especulação lucrativa ou como obra patriótica", projetava, no imaginário das elites, as pretensões do "progresso" e do "lucro". Pode-se perceber como, na confluência dessas idéias, constituía-se no mundo do trabalho aquilo que, naquele período, era entendido como padrões "racionais" e "modernos" de produção.

Por outro lado, é possível identificar-se outros padrões de discurso igualmente significativos, mas em flagrante contraste com o sentimento "otimista" e vinculado à "prosperidade", como o do visconde de Sinimbu, durante o segundo ano da grande seca, iniciada em 1877, solicitando a liberação dos recursos para a incorporação da via férrea de Baturité. Dizia Sinimbu:

Tirar vantagem da própria desgraça, empregando em trabalhos úteis tantos braços ociosos; estabelecer um systema de serviço que sobre assegurar a essa população meios de subsistência, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoavel gratificação; tal é, Senhor, o pensamento fundamental do projeto que os Ministros de Vossa Magestade (sic.) Imperial resolveram submeter á

sabia apreciação de Vossa Magestade Imperial, solicitando a necessaria approvação.²⁷

Pode-se perceber como, na falta das condições de implantação de formas "racionais" de trabalho, sem muito esforço, lançava-se mão de velhos modos de relações paternalistas para "tirar vantagem da própria desgraça". Michelle Perrot, sobre isso, relaciona, no caso da industrialização francesa, a conservação de padrões paternalistas e a não utilização em larga escala de maquinário tecnologicamente avançado com a abundância de trabalhadores.

A existência de uma mão-de-obra abundante e barata limitava o recurso às máquinas, investimento caro que praticamente não constituía uma tentação para um patronato de pequena escala e administração diária. (...) O discurso dominante continua a ser o do emprego, não o da produção: cada vez que um fabricante solicita autorização para fundar uma empresa, é a esse argumento – dar trabalho aos pobres, utilizar os braços ociosos – que ele recorre.²⁸

Destacando o conflito de visões de mundo, as lutas dos ferroviários da Estrada de Ferro de Baturité indicam outros sentidos ao trabalho e à vida. Entre os trabalhadores da ferrovia, gestou-se uma resistência permanente que, em pouco tempo, assumiu a forma de reivindicação por melhores salários e a defesa de um padrão de vida digno. Isso fica claro na análise sobre as greves dos ferroviários, quando os artífices rejeitavam perder seu *status* no trabalho e tornarem-se "simples operários". A condição social que transparece nesses momentos é de uma classe trabalhadora para a qual

os critérios morais e sociais – a subsistência, a auto-estima, o orgulho (em certos níveis de qualificação), os prêmios costumeiros para os diferentes graus de habilidade – destacaram-se tanto quanto os argumentos estritamente "econômicos" nas primeiras disputas sindicais.²⁹

Sem pretender haver similaridade perfeita entre os artesãos durante a Revolução Industrial inglesa e os artífices cearenses durante a segunda metade do século 19, a comparação mesmo assim parece ser útil, pois ressalta a resistência de um padrão de autonomia no trabalho que, com o emprego da tecnologia e do saber especializado, foi sendo solapado... não sem resistência.

Os trabalhadores da ferrovia de Baturité organizaram protestos, greves e participaram da constituição de organizações operárias permanentes, durante as últimas décadas do século 19 e as primeiras do século subsequente. A greve de 1891, por exemplo, segue a fundação naquele mesmo ano do

Partido Operário, organização de característica social-democrata e cujo “chefe”, Aderson Ferro, interveio pessoalmente nas negociações entre operários e o engenheiro da ferrovia, durante o movimento grevista. A formação, ainda naquele ano, de uma escola noturna para operários, implantada pela empresa ferroviária, aconteceu em resposta à iniciativa similar do Partido Operário, demarcando uma forte disputa.

Militantes sociais como Aderson Ferro e, mais tarde, Pedro Augusto Mota, Luís Araújo, Joaquim Alves, Gastão Justa, Raimundo Ramos, Francisco Falcão, José Mathias, Paula Achilles, Newton Craveiro, Moacir Caminha, Eurico Pinto, Mercedes Dantas e Paulino Moraes divulgavam ideais socialistas, fazendo circular revistas e jornais operários que, sob ponto de vista particular, retratavam o trabalho e a exploração nas oficinas e outros espaços.

Ouvis ao longe o ruído de uma oficina. Dirigi-vos para lá. Encontrareis suarentos e fatigados homens, mulheres e crianças seminuas, as faces cadavéricas e macilentas, os olhos amortecidos, o andar vagaroso e cambaleante. Trabalham o dia inteiro. Mudos como estátuas, nem um leve sorriso desliza à flor dos lábios desmaiados, nem um gesto de viver feliz! Tristes, cabisbaixos, voltam ao casebre escuro e desprovido de tudo, comprimindo o estômago vazio, sem forças e sem esperanças. É o operário, é o homem que se curva ao peso da ferramenta a vida inteira para alimentar e enriquecer uma multidão enorme de ociosos e de ladrões. É o operário, a eterna vítima das explorações pequeninas do capitalista miserável, dos parasitas, nas cadeiras presidenciais, nas igrejas, nos quartéis, em toda a parte. É o operário, o escravo moderno, que de grilhetas suporta, sem poder reagir, que lhe roubem o pão, que lhe suguem o sangue, que lhe violem todos os seus direitos.

Constituindo dessa forma sua visão sobre a condição operária, o movimento operário cearense esforçou-se por cultivar o sentimento de repulsa à exploração, denunciando acidentes, desmandos de chefes e falta de assistência às famílias.

Como estratégia, associações de diferentes tendências políticas criavam escolas e centros de difusão de conhecimentos para “alargar horizontes e abrir perspectivas para os operários”, como observou Adelaide Gonçalves, neste trecho d’*A Voz do Gráfico*.

Operários cearenses, brasileiros, universais, unamo-nos! Estudemos a nossa situação, o estado de nossa família, a miséria que nos assoberba, os vícios que nos entibiam o organismo, principalmente a ignorância, que é o maior de nossos males, a causa de nossa dor e dos nossos infortúnios!³⁰

Campanhas contra o analfabetismo entre os trabalhadores passaram, assim, a assumir importância no movimento operário, imbuído que era de idéias iluministas acerca do mundo.

Os construtores e ferroviários da Estrada de Ferro de Baturité estavam, dessa forma, na confluência de amplos aspectos da sociedade cearense, agindo de forma a construir uma cultura de resistência e luta, participando da dinâmica social local, unindo tradições e instituindo outras. A história social do trabalho conforma, para seu estudo, um arcabouço de pensamento capaz de localizar, na trajetória dos trabalhadores, importantes experiências que, desde o passado, contribuem para o conhecimento de formas alternativas de comportamento social, imprescindíveis para o repensar constante da trajetória social contemporânea.

NOTAS

¹ *Relatório com que o Exmo. Sr. Commendador João Wilkes de Mattos abriu a 1ª Legislatura da Assembléa Provincial do Ceará no dia 20 de outubro de 1872*. Fortaleza: Typ. Constitucional, 1873, p. 45. Agradeço as sugestões, fundamentais na elaboração deste artigo, dos professores Frederico de Castro Neves, Adelaide Gonçalves, Eurípedes Antônio Funes, Almir Leal e Norberto Ferreras.

² Entre os fatores socioeconômicos que levaram a construção da ferrovia de Baturité, está relacionada, além do fortalecimento da exportação algodoeira, a presença do comércio do café plantado no maciço de Baturité, conforme demonstra Raimundo Girão em *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1947. Sobre a importância do algodão nas relações socioeconômicas na província do Ceará ver o livro de Ana Cristina Leite, *Algodão no Ceará*. Fortaleza: SECULT-CE, 1994.

³ *Relatório com que o Excellentíssimo Senhor Doutor Heraclito D’Alencastro Pereira da Graça passou a Administração da Província do Ceará ao Exm. Snr. Dr. Esmerino Gomes Parente, 2º vice-presidente da mesma, em o dia 1º de março de 1875*, p. 19.

⁴ Compunham aquela sociedade Thomaz Pompeu de Souza Brasil (senador do Império), Henrique Batista Vieira (barão de Aquiraz), Joaquim da Cunha Freire (barão de Ibiapaba), Henrique Brocklehurst (negociante) e José Pompeu de Albuquerque Cavalcante (engenheiro civil). Sobre a biografia desses homens, ver STUDART, Guilherme Barão de. *Dicionário Bio-Bibliográfico Cearense*. Fortaleza: Edições UFC (edição fac-similar), 1980.

⁵ Sobre a ferrovia de Baturité como “obra pública” de destacada importância durante as secas, ver FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité (1870-1930)*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989, especialmente o capítulo 2, “Fatores Climáticos”, além de NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História*: saques e outras ações de massas no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

⁶ O processo de encampação da Estrada de Ferro de Baturité encontra-se documentado no relato que Octávio Memória faz em seu estudo *Origem da Viação Ferrea de Baturité*.

Fortaleza: Tipografia Comercial, 1923. Ver também FERREIRA, Benedito G. *A Estrada de Ferro de Baturité*. op. cit.

⁷ Ofício do Engenheiro em Chefe Carlos Alberto Morsing ao Presidente da Província Dr. José Júlio de Albuquerque Barros de 11 de janeiro de 1879. Ofício do Engenheiro da 2ª Seção Julius Pinkas ao Engenheiro em Chefe Carlos Alberto Morsing de 12 de fevereiro de 1879. Fortaleza, Arquivo Público do Estado do Ceará.

⁸ Sobre as transformações nas formas capitalistas de trabalho ligadas às concepções do tempo e ritmo de produção, é referência mais significativa o ensaio de Edward P. Thompson, “Tempo, Disciplina de Trabalho e Capitalismo Industrial”, publicado em *Costumes em Comum*. São Paulo: Cia das Letras, 1998. Como um esclarecedor esforço de compreensão das mudanças advindas com as modernas relações de trabalho, não somente no centro da Revolução Industrial, na Inglaterra, mas também em outros espaços de produção, como os engenhos de açúcar brasileiro, é possível afirmar que, “na análise da historiografia, nada mais corriqueiro do que determinar a *gênese* da indústria e do capitalismo, no Brasil, no final do século XIX, no momento em que o país se reposicionou na órbita do mercado mundial, incorporando o processo de trabalho *típico* do capitalismo hegemônico e central. Entretanto, isto nos induz a enganos irreparáveis, posto que a existência de relações capitalistas deixa de ser percebida em determinadas *formas* de organização da produção e do trabalho que se produzem nas tais zonas periféricas do sistema”. DE DECCA, Edgar Salvadori. *O Nascimento das Fábricas*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1982, p.42.

⁹ Ofício do Engenheiro da 2ª Seção Julius Pinkas ao Engenheiro em Chefe Carlos Alberto Morsing de 20 de julho de 1879. Fortaleza, Arquivo Público do Estado do Ceará.

¹⁰ Ofício do Engenheiro em Chefe Carlos Alberto Morsing ao Presidente da Província José Júlio de Albuquerque Barros de 18 de janeiro de 1879. Fortaleza, Arquivo Público do Estado do Ceará.

¹¹ Um histórico da ferrovia de Sobral encontra-se em OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 1994. Ver também a dissertação de Cid Vasconcelos de Carvalho *O Trem de Camocim* Fortaleza: Dissertação apresentada como um dos requisitos para a obtenção do grau de mestre em sociologia, Departamento de Ciências Sociais, UFC, 2001.

¹² CUNHA, Ernesto Antônio Lassance. *Synopse Histórica da Estrada de Baturité*, manuscrito, Fortaleza: Biblioteca da RFFSA, s.d.

¹³ CAMPOS, Eduardo. *Estrada de Ferro de Baturité: História e ação social*. Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto, 1982. Apesar de não ser um trabalho de pesquisa sistemática, este livro revela importantes passagens sobre a trajetória de construção da ferrovia de Baturité, destacando a importância social de sua empresa.

¹⁴ Ofício do Engenheiro em Chefe Ernesto Antônio Lassance Cunha ao Presidente de Província Antônio Caio da Silva Prado de 13 de março de 1889.

¹⁵ Ofício do Engenheiro em Chefe Carlos Alberto Morsing ao Presidente da Província José Júlio de Albuquerque Barros de 14 de julho de 1879. Fortaleza, Arquivo Público do Estado do Ceará. Uma pesquisa mais avançada deve revelar mais precisamente os agentes sociais envolvidos nos episódios dos saques contra os trens, que produtos procuravam saquear, ou se apedrejavam os vagões com o intuito exclusivo de atingir pessoas (como aparentemente indica o citado ofício), bem como analisar o papel das “forças públicas” nesses episódios.

¹⁶ Ver SOUZA, Simone de. e OLIVEIRA, Francisco de Assis de. *O Movimento Operário Cearense na 1ª República*. Fortaleza: NUDOC/UFC, s/d.

¹⁷ FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité*. op. cit., p.93.

¹⁸ *Divisão de Serviço do Tráfego em Districtos Fiscaes, e Respectiveas Instruções. Instruções para o Recebimento e Entrega de Cargas e Bagagens*, Typ. d'A República, 1894. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional.

¹⁹ *Relatório dos Trabalhos e Occurencias Durante o Anno de 1915*. Cit. em Ferreira, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité*. op. cit., p. 57.

²⁰ *Relatório dos Trabalhos e Occurencias Durante o Anno de 1916*. Cit. em Ferreira, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité*. op. cit., p. 60.

²¹ Segnini, Líliliana R. Petrilli. *Ferrovia e Ferrovários*. São Paulo: Editores Associados/Cortez Editora, 1982, p. 15.

²² NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História*. op. cit., p. 54.

²³ “No entanto, eles não têm freqüentemente oferecido, a partir desses atributos, nem a dócil obediência dos autômatos, nem o individualismo ascendente, mas, ao contrário, uma forma de controle do processo de produção que se tornou cada vez mais coletiva, deliberativa e agressiva, até que os industriais americanos lançassem um parcialmente bem sucedido contra-ataque sob as bandeiras do gerenciam científico e do ‘open-shop drive’. O controle operário da produção, assim, não era uma condição ou estado de coisas que existiu em algum momento no tempo, mas uma luta, uma batalha crônica na vida industrial que tem assumido uma variedade de formas.” (MONTGOMERY, David. *Worker's Control in America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1981, p. 10; tradução minha). Cf. também WEIL, Simone. *A Condição Operária e Outros Estudos sobre a Opressão*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989, que se constitui em referência imprescindível de análise sobre o controle operário do início do século 20.

²⁴ THOMPSON, Edward P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol. 2, p.18.

²⁵ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma*. São Paulo: Cia das Letras, 1991, p.71.

²⁶ THOMPSON, Edward P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. op. cit., p.23.

²⁷ MEMÓRIA, Octávio. *Origem da Viação Ferrea de Baturité*. op. cit., p.33 e 44.

²⁸ PERROT, Michelle. *Os Excluídos da História: operários, mulheres, prisioneiros*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p.20.

²⁹ THOMPSON, Edward P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. op. cit., p.74.

³⁰ *O Regenerador*, 22/02/1908 cit. GONÇALVES, Adelaide. “Introdução.” In: GONÇALVES, Adelaide & SILVA, Jorge E. *A Imprensa Libertária do Ceará (1908-1922)*. São Paulo: Imaginário, 2000, p.32 e 43.