

**ENTRE A MIGRAÇÃO E O TRABALHO: RETIRANTES E
TRABALHADORES DE OFÍCIO EM OBRAS DE SOCORRO PÚBLICO
(CEARÁ - 1877-1919)**

TYRONE APOLLO PONTES CÂNDIDO*

Diante da forte estiagem que atingiu o semi-árido brasileiro entre os anos de 1877 e 1879, milhares de sertanejos arruinados procuraram cidades como Fortaleza e Aracati em busca do socorro do governo. As autoridades nunca antes haviam se deparado com tão grande número de imigrantes que, ao chegarem aos centros urbanos, provocavam temores em seus habitantes. Comissões de socorros públicos foram mobilizadas para aplacar a fome dos pobres. Embarcações chegavam trazendo alimentos, enquanto outras partiam levando famílias em condições aviltantes. Fortaleza, então uma pequena urbe com cerca de 25 mil moradores, recebeu naquela seca algo próximo a 115 mil retirantes. (NEVES, 2000)

A grande seca de 1877 inauguraria algumas medidas acionadas sempre quando novas estiagens voltaram a assolar o território cearense: grande número de retirantes era recrutado como operários em empreendimentos como construções de ferrovias, portos e açudes. As estradas de ferro de Baturité e de Sobral, os açudes de Quixadá e de Acarape, os portos de Camocim e de Acaraú compõe a relação das grandes obras de socorro público executadas para dar ocupação à massa de retirantes durante as secas de 1877-79, 1888-89, 1900, 1915 e 1919.

As obras públicas tinham a explícita intenção de converter os retirantes, “de mendigos em trabalhadores”. (CHAVES, 1995) Um *staff* de engenheiros, em geral estrangeiros, dirigia os trabalhos segundo métodos racionais de produtividade, de acordo com o previsto pela ideologia industrialista em voga. Mas o engajamento dos retirantes nas obras estava longe de ser espontâneo. O trabalho intenso e o disciplinamento, a direção de engenheiros autoritários, a falta constante de água e comida, a moradia compartilhada em abarracamentos improvisados, as doenças, tudo isso fazia os retirantes evitarem as obras sempre que podiam. Do seu estranhamento em relação aos códigos de trabalho surgia um cotidiano marcado por inúmeros conflitos.

* Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará – UFC, sob orientação do Prof. Dr. Frederico de Castro Neves. Bolsista da FUNCAP.

Essas obras fazem parte de uma história oculta que envolveu centenas de milhares de pobres do sertão em um tipo de trabalho compulsório, condicionado pelas condições calamitosas das secas, quase nunca mencionado pela historiografia do trabalho. Lamentável ausência, pois as experiências dos retirantes bem demonstram o quanto a adoção do trabalho como meio de controle social desencadeou a resistência de uma gente em nada acostumada ao labor em turmas de empreitada, que em pouco tempo aprendeu a forjar meios de luta contra as imposições discricionárias de engenheiros e feitores. (CÂNDIDO, 2005)

Nas obras, os retirantes deparavam-se com novas experiências. Grupos de pontos diferentes do sertão confluíam às obras, compartilhando um cotidiano adverso com pessoas até então desconhecidas. Mas, em particular, uma forma de contato destacava-se: aquele travado entre os retirantes e os trabalhadores de ofício que para as obras se dirigiam como trabalhadores qualificados. Eram canteiros, cavouqueiros, mecânicos, marceneiros, ferreiros, carpinteiros e pedreiros, vindos de diferentes lugares do país ou mesmo de outras nações.

Neste trabalho procuro analisar a relação estabelecida entre essas categorias de trabalhadores que, nas obras de socorro público durante a passagem do século XIX, travaram um improvável contato. Entendo ser esse contato uma oportunidade de significativa troca de experiências. As obras constituíam-se, nesse sentido, em espaço de comunicação, de gestação de uma nova linguagem e de percepções políticas originais. Por outro lado, também era lócus de variados conflitos intra-classe, ocasionados pelas diferenças nacionais dos operários ou por eventuais privilégios na ordenação do trabalho. Começo pelos retirantes...

Retirantes e o trabalho nas obras públicas

A maioria dos retirantes ocupava os estratos inferiores nas obras. Carregavam dormentes e trilhos, quebravam pedras, empurravam carros de mão, socavam terra, abriam clarões e picadas. As fontes revelam que, por vezes, trabalhavam “em estado de nudez quase absoluta”, tamanha a miséria ao ingressarem nas obras.¹ Uma grande obra poderia reunir até dezenas de milhares desses trabalhadores que, numa complexa

¹ Ofício de 25/08/1878, Estrada de Ferro de Sobral (doravante EFS), APEC.

combinação de atividades, forneciam a sua alquebrada força física para os prolongamentos das vias-férreas e a construção de barragens.

Era um povo vivendo no ponto extremo da miséria. Quando se anunciava uma seca, partiam em busca das obras, afim de, de alguma maneira, garantir a sobrevivência durante os meses de estiagem. Chegavam passando fome, dispostos a cumprir praticamente qualquer tarefa que lhes assegurasse uma ração diária. Por sua condição de miséria, associada ao trabalho que ofereciam (desprestigiado na visão dos administradores das obras), criava-se sobre eles pesados estigmas.

Muitos, porém, não conseguiam uma colocação, apesar de ser uma característica das obras públicas a busca pela ocupação do maior número possível. Nessas situações, permaneciam no entorno das obras na esperança de um trabalho ou de um benefício ocasional. Pressionavam então os engenheiros, procurando-os em seus escritórios para pedir comida. Luiz da Rocha Dias, engenheiro-chefe da via-férrea de Sobral, temia que “tão grande número de povo, sem recurso de qualidade alguma e não recebendo alimentação qualquer, pode facilmente amotinar-se, apesar de sua boa índole.”²

Uma vez empregados, os retirantes passavam a morar em abarracamentos cobertos de palhas. Sua condição era de extrema carência: em vários ofícios enviados por engenheiros são solicitadas roupas para operários desnudos. A falta de comida, em função principalmente das deficiências dos transportes, era uma constante. Doenças, como a varíola, atingiam a muitos. Em 1878, da construção da via-férrea de Sobral, um ofício anunciou que “muitos trabalhadores, todos retirantes, morrem *desgraçadamente* sem assistência médica ou outro qualquer socorro”. Ainda em 1919, o farmacêutico Rodolfo Teófilo alertava para a necessidade de se vacinar contra a varíola o pessoal empregado nas obras públicas; caso contrário, avaliava Teófilo, a doença “fará estragos horríveis como fez em 1878, matando mil pessoas por dia”.³

A extrema carência levava à adoção de padrões de produtividade menos exigentes do que em comum eram requeridos em empreendimentos do tipo. Em 1889, em Baturité, a necessidade de empregar o máximo de retirantes resultou em que “uma

² Ofício de 10/09/1878, EFS, APEC.

³ Ofício de 27/11/1878, EFS, APEC, grifos são do próprio ofício, e Telegrama de 14/11/1919, Ministério da Viação e Obras Públicas, AN.

única pessoa dirigia um pessoal de 3.200 homens, organizados em 2 dias e distribuídos em serviço no mesmo prazo”. Na seca de 1915, “o rendimento do serviço foi bastante baixo” – explicava um relatório do prolongamento da via-férrea de Baturité – porque estavam lidando com famílias “miseráveis”. “Entre estes muitos o foram em condições de não poderem prestar o menor serviço, por não permitir a idade ou o estado precário de saúde”.⁴

Nem sempre, porém, os retirantes podiam contar com o paternalismo dos engenheiros para conseguirem ocupação. Falava mais alto então a necessidade do “bom andamento dos trabalhos”. O engenheiro Jules Revy, da comissão do reservatório de Quixadá, em 1889, não julgava produtivo contratar maior número de retirantes somente para dar-lhes trabalho: “Podiam ter sido empregados na construção do açude 3.000 em vez de 300 e tantos trabalhadores, mais o resultado seria muito inferior com o maior número do que com o número efetivamente empregado, com homens escolhidos”.⁵

Tornou-se evidente que os sertanejos não se apresentavam para o trabalho seguindo os padrões de disciplina requeridos pelas grandes obras. Formados num universo rural, onde o trabalho resguarda um largo nível de autonomia, os sertanejos estranhavam as regras dos canteiros de obras, não encontrando motivação para a execução das atividades mais intensas e, dessa forma, sendo vistos pelos engenheiros como indolentes. Em 1878, Carlos Alberto Morsing, engenheiro-chefe do prolongamento da Baturité, relatava neste sentido:

Os operários que aqui encontrei não estão habituados a trabalhos desta espécie, e muito tem custado conseguir-se a sua freqüência e atividade; isto me tem feito lutar com sérios embaraços, que felizmente têm de alguma forma minorado.⁶

No sentido de constituir uma ordem de trabalho para o “bom andamento das obras”, José Privat, engenheiro da via-férrea de Baturité, redigiu um plano para as obras da estrada de ferro: um verdadeiro código disciplinar feito para nortear o trabalho dos retirantes. O seu plano falava no emprego de 2.400 operários, divididos em oito grupos

⁴ Ofício de 15/03/1889, Socorros Públicos, Baturité, APEC. CEARÁ. *Relatório dos trabalhos e ocorrências durante o ano de 1915 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Marciano Aguear Moreira, Inspetor Federal das Estradas, pelo Engenheiro-Chefe Henrique Eduardo Couto Fernandes*, p. 23.

⁵ Ofício de 11/04/1889, Açudes e Irrigação, Quixadá, APEC.

⁶ Ofício de 30/09/1878, Estrada de Ferro de Baturité (doravante EFB), APEC.

de 300 homens. “Cada grupo terá um administrador e um apontador-escrevente e será subdividido em 5 turmas de 60 homens cada um, dirigido por um feitor”. Da obediência e harmonia no trato para com administradores, apontadores e feitores dependeria o bom andamento dos trabalhos. Seriam eles que fariam, na lida diária, a distribuição das rações aos retirantes. Mas para garantir a ordem, o engenheiro Privat propunha ainda a criação de uma “polícia de cada abarracamento”, composta por dez homens de confiança “tirados entre os trabalhadores”.

No que dizia respeito ao pagamento dos salários, este deveria ser semanal, feito “ou pelos engenheiros e condutores residentes, com assistência do administrador, ou por pessoa que a Residência designar”. Ferramentas e utensílios deveriam ser entregues aos trabalhadores através do controle de inventários, sob a responsabilidade dos administradores e feitores, “procedendo semanal ou quinzenalmente ao inventário e inspeção delas os engenheiros e condutores residentes”.⁷ No plano do engenheiro Privat, as regras de conduta para cada trabalhador expressam o combate à indisciplina e às desordens. Inventários, horários controlados, a presença policial, feitores, regras universalmente conhecidas e, no alto de todo o aparato, os engenheiros – são todos esses elementos voltados para manter ordem e controle no trabalho com base na hierarquia.

Não obstante, os retirantes expressavam rebeldia e resistiam às imposições do trabalho. Diante de tarefas degradantes, castigos físicos, cobranças consideradas injustas ou engenheiros e feitores autoritários, muitos retirantes simplesmente largavam as ferramentas e abandonavam as obras. Nos trabalhos de prolongamento da via-férrea de Baturité a saída de trabalhadores chegou a ponto de o engenheiro Carlos Alberto Morsing declarar haver uma “crise de falta de gente para o serviço”; e isso em plena seca! Em nota de 31 de julho de 1879, este engenheiro explicava que: “Os poucos trabalhadores que ultimamente têm sido remetidos para os trabalhos da construção dispersam-se ao chegar lá e receber roupas, voltando aos seus primitivos abarracamentos”, em Fortaleza.⁸

Para o controle dos retirantes, engenheiros se valiam de procedimentos discricionários, como estabelecimento de horários rígidos para a entrada das turmas e multas para os faltosos ou aqueles que promoviam alguma desordem. Para os

⁷ Ofício de 12/03/1878, EFB, APEC.

⁸ Ofício de 31/07/1879, EFB, APEC

articulistas do jornal *Echo do Povo*, em 1879, os engenheiros da segunda seção do prolongamento da Baturité eram particularmente severos em suas demandas por disciplina.

Cada engenheiro é um Suserano da linha, que trata o público e especialmente os trabalhadores e empregados, como escravos, sendo obrigados a levantarem-se quando passam, chapéus na mão, e olhos cravados no chão, em sinal de obediência absoluta.

Também denunciava aquele periódico que um sistema de multas bastante rigoroso oprimia os operários. Aquele que não estivesse alistado no primeiro dia do mês não era declarado nas folhas de pagamento do mês, “ainda trabalhando 15, 20 dias”.

Aqueles que, trabalhando 26 dias, perdem um, por moléstia ou outro motivo, perdem metade do salário de todo o mês; outros que, fatigados, sentam-se para descansar, um ou dois minutos, são multados em metade dos salários e, às vezes, em todo; outros, finalmente, por tolas altercações que têm entre si, incorrem na mesma multa.⁹

Como meio de resistir a essas e outras opressões no cotidiano das obras, os retirantes se valiam do seu grande número para se contraporem a feitores, apontadores e engenheiros. Quando desejavam algo, reuniam-se em grupo e faziam pressão diretamente sobre os engenheiros, numa forma de reivindicação similar àquela que o historiador Eric Hobsbawm denominou de “negociação coletiva pelo motim”. (HOBSBAWM, 1981) Por vezes, as manifestações de descontentamento assumiam faces violentas. O engenheiro Julius Pinkas sentia-se ameaçado quando tinha de andar entre os operários em momentos que a distribuição de gêneros era escassa. Daí porque, em telegrama enviado ao presidente da província, tenha solicitado “duas ordenanças de cavalaria para me acompanhar na linha”.¹⁰

Para os retirantes, as turmas de trabalho tornavam-se uma unidade de articulação fundamental. Em turmas as tarefas de construção eram executadas, nelas estando reunidos dezenas de trabalhadores. Trabalhar com pessoas de sua confiança era, nessas condições, uma prática desejada pelos sertanejos. Em um episódio, ocorrido nas

⁹ *Echo do Povo* de 7/08/1879, BPGMP.

¹⁰ Ofício de 30/09/1879, EFB, APEC.

obras do prolongamento da Baturité, um grupo de trezentos retirantes fora enviado desde Fortaleza para trabalhar na segunda seção da via-férrea. Ao chegarem ali, apresentaram-se para o trabalho apenas 100 homens, “havendo os outros retirado-se logo depois da distribuição da roupa”. Aqueles que permaneceram nas obras, ainda “impuseram ao Engenheiro a condição de serem empregados com os seus feitores em um mesmo local e serviço”. “Em vista da necessidade que tinha de braços”, a reivindicação dos trabalhadores teve de ser atendida, apesar de isso contrariar os princípios de produtividade e qualidade na execução dos serviços, pois, “havendo na linha feitores experimentados, a estes devem ser entregues de preferência os trabalhadores e não a indivíduos que nenhuma prática têm do serviço”: era a opinião do engenheiro Julius Pinkas.¹¹

Mas não era essa a conclusão a que chegavam os trabalhadores. De seus pontos de vista, poder contar com um feitor de confiança poderia fazer a diferença no momento da execução dos trabalhos. Apesar de chegarem a estas obras grupos de retirantes provenientes de lugares bastante diferentes, é comum encontrar nas listas de pontos, numa mesma turma, pessoas com sobrenomes coincidentes, indicando pertencerem às mesmas famílias. Imaginem-se irmãos buscando alguma forma de estar na mesma turma, ou tios querendo que sobrinhos permanecessem próximos. A presença significativa de diversos “menores” nessas listas com os mesmos sobrenomes que os de outros operários – porém ganhando salários mais baixos – reforça a hipótese de encontrarem-se núcleos familiares reunidos nas turmas.¹²

Ao que parece, a formação de grupos de retirantes – afinados pela origem comum ou por laços de parentesco – tivera uma grande importância na articulação de práticas solidárias durante as obras. Em dois processos criminais encontrados nessa pesquisa, tratando de casos de ofensas físicas entre trabalhadores da via-férrea de Baturité, a relação de parentesco expressava-se relevante aos atores envolvidos. Num primeiro caso, um trabalhador que dividia a moradia com um cunhado o esfaqueara quando divergiam quanto ao castigo a ser dado em uma criança. Apesar de o caso

¹¹ Ofício de 20/07/1879, EFB, APEC.

¹² Disponho de diversas listas de operários em obras de socorro público. Em quase todas se pode identificar sobrenomes coincidentes acusando a presença de laços familiares entre os trabalhadores. A presença de “menores” também é comum. Por exemplo, ver *Comissão de obras públicas de socorro da Vila de Pacatuba. Relação dos operários existentes nos diversos serviços em construção*. Socorros Públicos, Pacatuba, APEC.

revelar uma atitude violenta entre parentes, é de se destacar o fato de estarem morando em uma mesma cabana e compartilharem assim uma realidade que, estando isolados, seria mais difícil de se encarar. Em outro processo, fica-se sabendo de uma paulada desferida contra um retirante que cumpria a função de polícia do abarracamento; ferido, este correu em busca do barraco de seu sogro a fim de ser socorrido.¹³

Estamos diante, certamente, de uma característica da condição dos trabalhadores comuns (*common laborers*) para os quais, segundo nos fala David Montgomery, “tanto para obter empregos quanto para sobreviver neles era preciso companheirismo, parentesco e união”. (MONTGOMERY, 1989: p. 59) Sendo facilmente substituíveis quando agindo isoladamente, os retirantes logo observaram estarem ganhando força quando se uniam em grupos.

O aprendizado de meios de resistência constituiu elemento de destaque nas experiências de trabalho dos retirantes que, em seus espaços de vida originários, desconheciam como era atuar em grandes canteiros de obras. Nas obras se deparavam com um espaço de trabalho massificado, onde o indivíduo encontrava-se indiferenciado perante os demais operários e engenheiros. Eram “trabalhadores”, espécies de operários sem qualidades; não muito mais do que “braços”, como engenheiros os nomeavam nos relatórios. Mas, por isso mesmo, podiam operar em diversas tarefas, ora abrindo picadas, ora cavando a terra, ora erguendo paredes de pedras, às vezes isso se sucedendo ao longo de um mesmo empreendimento.¹⁴ Pelas diferentes atividades por que passavam, aprendiam a lidar com feitores autoritários e a valorizar laços de amizade, encontrando os melhores meios de operar aquilo que James C. Scott denomina de “formas cotidianas de resistência”. (SCOTT, 2002 e SCOTT, 1990)

As obras públicas, dessa forma, constituíam-se em campos conflituos, nos quais muitos camponeses descobriram como resistir aos desmandos de feitores e

¹³ Justiça Pública vs Francisco Ferreira Lima e Justiça Pública vs Raimundo Severiano, Processos Criminais, Acarape, APEC.

¹⁴ As várias atividades que um trabalhador (*laborer*) podia cumprir nas obras diferenciavam-nos dos operários (*workers*) das indústrias de tipo linha de produção, mão-de-obra fadada a fazer esforços repetitivos ao longo de jornadas inteiras. Apesar das tarefas intensas, que requeriam força física e disposição, e comprometiam rapidamente a saúde do indivíduo, os trabalhadores comuns tinham vantagens relativas ao poderem variar as operações durante o tempo das obras. Tampouco esta característica escapou às observações de David Montgomery: “Nem eram eles encarregados de perpétuas repetições das mesmas tarefas, como os operadores das fábricas têxteis, que sempre foram vistos como o operário arquetípico do capitalismo industrial.” (MONTGOMERY, 1989, p.59)

engenheiros. Nessas ações, porém, não estiveram sós. Compartilhavam o dia-a-dia de trabalho com trabalhadores de ofício, operários em quase tudo diferentes dos retirantes do sertão.

Trabalhadores de ofício

As obras de socorro público eram construções de grande empreitada. Para sua consecução, concorriam não somente a força física de seus trabalhadores, mas também o emprego de uma tecnologia avançada aos padrões da época, exigindo procedimentos técnicos de difícil execução. Para além do trabalho convencional de preparar o terreno e assentar dormentes e trilhos nos prolongamentos das vias-férreas, havia a construção de pontes metálicas, oficinas e estações que exigiam acompanhamento especializado de mestres e engenheiros. Na construção de açudes, a retirada e transporte de pedras para paredes e sangradouros necessitavam de linhas férreas por onde trafegavam troles levando os materiais. Além disso, guindastes elevavam blocos pesados até o alto das paredes em construção. Em todas as obras, oficinas de ferragem, mecânica e marcenaria, olarias e outros centros de trabalho especializados funcionavam para a reparação de materiais, confecção de ferramentas e uma diversidade de ações imprevisíveis. Todos esses serviços demandavam conhecimentos específicos de trabalhadores cujas especialidades se sobrepunham em importância às suas potencialidades físicas.

Para os “serviços especiais” chegavam às obras diversos artífices para atuarem nas tarefas onde as qualificações dos retirantes se mostravam insuficientes. Uma parte destes trabalhadores de ofício encontrava-se entre os próprios sertanejos, como aqueles constantes da relação de “artistas” escrita pelo comissário de socorros públicos do 9º distrito de Fortaleza, que alistou 5 carpinas, 3 alfaiates e 2 pedreiros “para serem aproveitados na estrada de ferro e outras oficinas”.¹⁵

A maioria, porém, vinha de fora da província. As fontes mostram a dificuldade de serem encontrados trabalhadores qualificados no Ceará, como expressou o engenheiro Carlos Alberto Morsing: “Havendo falta quase absoluta de operários cavouqueiros para o serviço de construção desta Estrada, e na impossibilidade de aqui

¹⁵ *Relação dos artistas dispensados do 9º distrito*. Ofício de 13/11/1878, EFB, APEC.

encontrá-los, resolvi mandar a Paraíba o Sr. Lino José Pereira de Castro, para ali contratá-los até o número de 20”. Em cerca de um mês, uma matéria de jornal anunciava que o vapor *Guará* trazia para as obras da Baturité vinte “artistas, cavouqueiros, canteiros e pedreiros”. Em outra referência à chegada de artesãos, dizia-se que 36 operários haviam sido engajados no Rio de Janeiro porque não eram eles “simples trabalhadores”, mas “indivíduos que exercem ofícios não praticados entre nós”.¹⁶

Havia ainda os que provinham de outros países, como dezessete portugueses e espanhóis que foram empregados nas obras da ferrovia de Sobral em abril de 1879. A nacionalidade dos oficiais estava relacionada às tradições artesanais de seus países. Os portugueses eram famosos pelo conhecimento da cantaria, quase dominando totalmente o setor. Espanhóis e portugueses vinham como pedreiros. Já nas artes mecânicas em sua maioria estavam ingleses ou norte-americanos, como o maquinista John H. Slaughter que foi contratado pela estrada de ferro de Sobral junto a Casa Baldwin Locomotive C^o, da Filadélfia, para a montagem de locomotivas em 1880.¹⁷

Quase sempre os artesãos chegavam em grupo nas obras. Eram contratados coletivamente, às vezes 40, às vezes 50 de uma só vez. Possivelmente, eram turmas já formadas anteriormente na ocasião de outros trabalhos. Também é possível que um, assumindo a função de mestre, selecionasse os demais, nos quais reconhecia qualidade e capacidade para trabalhar naquele empreendimento. Na oficina mecânica da construção do açude de Quixadá, Francisco Henrique Ehrich aparece como “mestre” e Antonio Henrique Ehrich, certamente seu parente (irmão? filho?), vem em seguida como “1^o maquinista”. Mais abaixo, classificado como “ferreiro”, estava Francisco Henrique Ehrich Filho. Não seria aquele Francisco Henrique Ehrich um respeitado mestre a selecionar uma turma de mecânicos e ferreiros para se engajarem na construção do grande açude, incluindo ali parentes seus?¹⁸

¹⁶ Ofício de 22/10/1878, EFB, APEC e *Cearense* de 17/11/1878 e 14/11/1879, BPGMP.

¹⁷ *Relação a que se refere o ofício de 19 de abril de 1879*. Ofício de 19/04/1879, EFS, APEC. Ofício de 7/04/1880, Presidência da Província ao Ministério da Agricultura, APEC.

¹⁸ *Relação a que se refere o ofício desta data*. Ofício de 19/04/1879 e *Relação dos operários que seguem para a Estrada de ferro de Sobral, a que se refere o ofício desta data*. Ofício de 29/10/1879, MA, APEC. Hildebrando Pompeu de Souza Brasil. *Livro de ponto geral do serviço do Açude de Quixadá*. Faladeira: 2 de junho de 1891. Museu das Secas, DNOCS.

A classe dos trabalhadores de ofício compunha um grupo diversificado nas obras de socorro público. Por sua origem, diferenciava-se da maioria dos que ali estavam. Talvez formassem grupos por nacionalidade, como é comum acontecer em trabalhos do tipo.

Como trabalhadores, tinham “privilégios” quando defrontados com as condições de trabalho dos retirantes. Nos regulamentos das obras, eram considerados “operários de classe diversa”. Enquanto aos retirantes estava previsto um salário diário que ia de 600 a 800 réis, do qual ainda era descontado o valor da comida, os artistas ganhavam maiores salários e outras garantias: “Neste caso, poderá arbitrar-lhes o salário completo por que forem ajustados, excluída a alimentação, dar-lhes transporte, e fazer qualquer adiantamento razoável”.¹⁹

Ressalta-se o caráter exclusivo dos trabalhadores de ofício no contexto das grandes obras. Em muitos momentos, para os demais trabalhadores, aquela classe de artesãos aparecia como um grupo de operários privilegiado e distante dos problemas pelos quais passavam os retirantes. Mas em outras situações, por outro lado, retirantes e oficiais encontravam-se juntos na execução de determinadas tarefas.

Uma parcela dos retirantes aprendia a executar os “serviços especiais” junto aos artesãos, tornando-se, eles próprios, novos artífices. As elites valorizavam as obras como grandes “escolas de trabalho” para o povo sertanejo. No jornal *Cearense*, considerava-se que na Baturité “formou-se uma escola para a aprendizagem daqueles *ofícios especiais*, que terão talvez de ser exercidos em nossa província nas zonas atravessadas pelas estradas de ferro”. No mesmo jornal informava-se ainda que nas olarias e nas oficinas de ferreiros, canteiros e carpinteiros “já trabalham como mestres muitos dos indigentes que receberam na estrada as primeiras lições do ofício”. Foi dito ainda que as residências do prolongamento da Baturité figuravam como uma “grande colônia operária”, com “oficinas, laboratórios, ateliês, hospital, mercados, depósitos, estalagens, enfim uma miniatura de tudo quanto constitui indispensável à vida”. Ali os retirantes podiam aprender novas habilidades...

Hoje essa gente que nenhuma noção possuía do serviço técnico, que ao começar a construção não podia desempenhar outro trabalho que não o de movimento de terra ou outros puramente materiais, está habilitada a servir em qualquer empresa e,

¹⁹ BRASIL. Decreto nº 339, de 3/06/1878, art. 21, p. 241.

entre nove mil trabalhadores, conta-se não menos de dois mil pedreiros, canteiros, cavouqueiros, carpinas hábeis e adestrados, capazes de honras a si e a seus mestres.²⁰

Era nas turmas que se dava a transmissão dos conhecimentos. Porém um reconhecimento hierárquico interpunha-se entre os diversos tipos de trabalhadores. Na turma de cavouqueiros da construção do açude do Cedro, um mestre liderava o trabalho de corte da pedra – seu salário alcançava 3.000 réis. Em seguida, dois cavouqueiros experimentados – recebendo 1.800 réis – transmitiam ordens e coordenavam os trabalhos dos subgrupos. Outros cavouqueiros subalternos – 20 operários recebendo entre 1.500 e 1.000 réis – seguiam ordens e orientavam os trabalhadores em serviços como o de carregamento. Possivelmente, aqueles situados nos estratos mais baixos, demonstrando interesse e capacidade, iam alçando posições na turma ao longo do tempo que durava as obras. Uma parcela dos trabalhadores aprendia a lidar com explosivos, ferramentas e a forma correta de operar os cortes. Mas a mesma hierarquia oferecia motivos de conflito entre cavouqueiros e trabalhadores. Os mestres cumpriam papel de fatores para os quais os retirantes figuravam como operários subordinados.²¹

Mas os trabalhadores de ofícios tinham lá seus próprios motivos para contestações. Encontravam nos engenheiros uma ameaça à sua qualificação. O artífice, cioso na proteção de seu “trabalho-saber” – como denomina João Freire (1992, p. 86-91) –, uma vez nas obras, era obrigado a compartilhar com os engenheiros a direção das tarefas. Não tanto os mestres-de-obras, mas agora principalmente os engenheiros encarregavam-se da escolha dos materiais, da indicação de procedimentos, do comando dos serventes. A maior ameaça aos artífices consistia na sua redução a condição de meros executores de serviços.

Ao atuar numa grande obra os trabalhadores de ofício vivenciavam um processo de perda de autonomia no trabalho que correspondia aos impactos do capitalismo industrial sobre sua classe. (THOMPSON, 1988 e LAURIE, 1989) O uso de máquinas e outros recursos técnicos, combinado à imposição de um ritmo de produção ditado pelos engenheiros, arrancava dos artífices aquilo que caracterizava a exclusividade de seus ofícios. Aquele artesão orgulhoso de sua obra, que fazia questão

²⁰ Cearense de 14/11/1879, 30/01/1880 e 30/11/1879, BPGMP.

²¹ Hildebrando Pompeu de Souza Brasil. *Livro de ponto geral do serviço do Açude de Quixadá...*

de trabalhar segundo ritmo estabelecido por ele próprio, era constrangido pelas exigências de uma produtividade imposta desde fora, condicionada pelas ordens dos engenheiros. O próprio caráter de “obra estratégica” impunha que a finalização dos trabalhos estaria condicionada ao tempo das chuvas, quando os sertanejos voltariam para seus roçados, não havendo mais a mão-de-obra abundante necessária a um “grande projeto”.²²

Assim, ainda que artesãos e retirantes tivessem claras distinções como operários das grandes obras, diante das imposições discricionárias dos engenheiros e das opressões que uma organização de trabalho daquele tipo inevitavelmente impunha, estes diferentes trabalhadores compartilhavam determinados interesses comuns. Mesmo que as diferenças de nacionalidade despertassem estranhamento entre as partes, mesmo que a qualificação do trabalho e os “privilégios” separassem retirantes e trabalhadores de ofício, na lida diária, frente às opressões das grandes obras, compartilhavam da rejeição à projeção da autoridade dos engenheiros.

Assim, artistas e retirantes em alguns momentos construíam laços de solidariedade importantes para imporem limites às explorações de engenheiros, apontadores e feitores. Numa carta de 1889, enviada à imprensa e assinada pelos “empregados e trabalhadores de Quixadá”, artífices e retirantes reclamavam juntos da irregularidade no pagamento dos salários:

Os empregados [ou seja, artífices, além de pessoal de escritório] e os pobres trabalhadores da comissão de açudes reclamam ao sr. dr. Revy e ao exmo. sr. ministro da agricultura sobre o procedimento do pagador da comissão que, demorando os pagamentos para auferir porcentagem, não faz os pagamentos nos dias marcados, acontecendo que temos recebido os nossos ordenados de dois em dois meses!!²³

²² A noção de “grande projeto”, aqui utilizada para caracterizar as obras de socorro público, foi tomada do antropólogo Gustavo Lins Ribeiro, em seu livro *O capital da esperança: a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília*. “Um grande projeto implica uma articulação de várias obras parciais cujo resultado é o produto final, operando como um todo. Como se dá em áreas relativamente isoladas, seus primeiros trabalhos são geralmente dedicados a criar as condições de chegada dos milhares de trabalhadores que se dirigem para o local. Sendo muito grande o volume da obra que será realizada, surge quase repentinamente uma grande oferta de empregos e, é claro, de salários. Acorrem, assim, milhares de trabalhadores para se engajar em um trabalho temporário. O marco dessa temporalidade é a data da inauguração da obra.” (RIBEIRO, 2008: p. 22)

²³ *Libertador* de 24/10/1889, BPGMP.

Ecossistema da luta operária

Uma grande mobilidade de pessoas caracterizava as obras de socorro público no Ceará da passagem do século XIX. A começar pela circulação ali de seus engenheiros, na maioria estrangeiros, como os austríacos Julius Pinkas e Leopold Schirmer, o norte-americano Carlos Alberto Morsing e o britânico Jules Jean Revy. Também entre os operários era significativa a presença de pessoas provenientes de lugares distantes. Entre os próprios retirantes, apenas uma minoria encontrava ocupação próximo ao local de residência. No mais das vezes, tinham de singrar longas distâncias até encontrarem trabalho. Havia ainda aquela classe de trabalhadores de ofícios que, como visto, provinha em geral de centros urbanos de fora do Ceará, grande parte deles portugueses e espanhóis.

Os desafios do deslocamento e da adaptação a um novo ambiente de trabalho em meio às agruras das secas marcavam as experiências desses trabalhadores. Tomá-los como “imigrantes”, por um lado, ou como “operários”, por outro, seria promover uma distinção artificial. (GUTMAN, 1987: p. 255) Em que aspectos essa confluência diversificada de pessoas influenciou suas ações no ambiente conflitivo das obras pôde apenas em parte ser discutido no presente artigo.

Esse cenário de múltiplas experiências era celeiro de uma nova cultura operária, surgida em meio ao sertão da criação do gado, das plantações de algodão e dos roçados domésticos. As obras de socorro público atuaram no Ceará como as primeiras experiências de empreendimentos capitalistas em que métodos fabris de produção se fizeram presentes. Seu caráter modernizador foi ressaltado pelas elites locais que as consideraram “obras estratégicas”, uma vez que ocupavam a grande massa de desempregados num mesmo esforço que promovia “melhoramentos” para a província.

Como “escolas de trabalho”, as obras de socorro público deveriam, na concepção das autoridades, criar entre o povo sertanejo novos hábitos de trabalho, tornando-os afeitos aos códigos disciplinares das obras e ao labor intensivo controlado pelos engenheiros. Não obstante, se houve de fato a incorporação de alguma nova ética de trabalho, certamente não foi em grau suficiente a ponto de apagar da mente dos trabalhadores suas antigas concepções de justiça. Pelo contrário, se tomarmos os retirantes que trabalhavam nas obras públicas, encontraremos nas motivações de suas lutas a persistência de tradicionais hábitos paternalistas conduzindo suas reivindicações.

A expectativa do socorro como uma proteção outorgada segundo as regras do paternalismo contrastava com a política liberal que previa que qualquer socorro deveria ser oferecido apenas através do salário, em troca dos serviços dos retirantes.²⁴

Mas a presença de trabalhadores de ofício nas obras fazia com que outras motivações pudessem ser incorporadas aos conflitos operários. Contratados em cidades como Rio de Janeiro, Recife ou Santos, os grupos de artesãos traziam em sua bagagem cultural o contato com o (ou mesmo a participação direta no) nascente movimento operário dos trabalhadores da construção civil que, naqueles anos, travavam acirradas lutas pela manutenção da dignidade de seus ofícios, organizando associações de resistência e promovendo greves.²⁵

A circulação desses trabalhadores fez das obras públicas centros de contato nos quais diversas formas de antagonismos combinavam-se a partir da troca de experiências entre os grupos operários. Essa diversidade no interior da classe trabalhadora não deve ser vista como fator prejudicial para a articulação da resistência. Antes, as diferentes experiências de exploração no trabalho, injustiça social, recrutamento forçado, expropriação de terras, encarceramento ou o que quer que tenha marcado as trajetórias daqueles trabalhadores eram confrontadas e alimentavam as lutas geradas nas novas situações.²⁶

BIBLIOGRAFIA

CANDIDO, Tyrone. **Trem da seca:** sertanejos, retirantes e operários. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.

DAVIS, Mike. **Holocaustos coloniais:** clima, fome e imperialismo na formação do Terceiro Mundo. Rio de Janeiro e São Paulo: Editora Record, 2002.

²⁴ THOMPSON (2008) oferece uma visão sobre o paternalismo como uma arena onde os trabalhadores alimentavam expectativas em relação à proteção dos patrões. Nessas negociações, o elemento do conflito podia se fazer presente na forma de ações multitudinárias ou em protestos jocosos como a *Rough music*, uma espécie de *charivari* inglês.

²⁵ Eram lutas travadas em cidades brasileiras como Rio de Janeiro, Porto Alegre, São Paulo, Belém e Santos, mas também nos centros de Portugal, como as cidades do Porto e de Lisboa. Cf. LOBO (1989), SILVA JÚNIOR (1996), SILVA E GITAHY (1996) E FREIRE (1992).

²⁶ Tomar o local de trabalho como centro de confluência de experiências diversas, introduzidas através das trajetórias de trabalhadores móveis, é uma perspectiva apenas recentemente incorporada pela historiografia dos trabalhadores. São exemplos dessa perspectiva os trabalhos de LINEBAUGH e REDIKER (2008). Ver também LINEBAUGH (2006) e REDIKER (1993). Cf. LINDER (2009).

FREIRE, João. **Anarquistas e operários.** Ideologia, ofício e práticas sociais: o anarquismo e o operariado em Portugal, 1900-1940. Porto: Edições Afrontamento, 1992.

GUTMAN, Herbert. **Power & culture:** essays on the American working class. New York: The New Press, 1987.

HOBBSBAWM, Eric. **Os trabalhadores:** estudos sobre a história do operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HOBBSBAWM, Eric. **A era dos impérios 1875-1914.** 8ª edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003.

LAURIE, Bruce. **Artisans into workers:** labor in nineteenth-century America. New York: Advisory Editor, 1989.

LINDER, Marcel van der. História do trabalho: o velho, o novo, o global. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 1, n. 1, p. 11-26 (<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/issue/view/1130/showToc>, acessado em 4/03/2011)

LINEBAUGH, Peter. **The London hanged:** crime and civil society in the eighteenth-century. London, New York: Verso, 2006.

LINEBAUGH, Peter & REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças:** marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: 2008.

LOBO, Maria Eulália. **Questão habitacional e movimento operário.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1989.

MONTGOMERY, David. **The fall of the house of labor:** the workplace, the state, and American labor activism, 1865-1925. New York and Paris: Cambridge University Press and Editions de la Maison des sciences de l'homme, 1989.

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

REDIKER, Marcus. **Betwin the devil and the deep blu sea:** merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

RIBEIRO, Gustavo Lins. **O capital da esperança:** a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

TEÓFILO, Rodolfo. **História da seca do Ceará – 1877-1880.** Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1922.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa** (vol. II, A maldição de Adão). 2ª edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

SCOTT, James C. **Domination and the arts of resistance: hidden transcripts**. New Haven and London: Yale University Press, 1990.

_____. Formas cotidianas de resistência camponesa. **Raízes**, vol. 21, n. 01, jan-jun. 2002.

SILVA, Fernando Teixeira da & GITAHY, Maria Lúcia Caira. O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). **História Social**, Campinas-SP; n° 3, 1996, p. 87-124

SILVA JÚNIOR, Adhemar Lourenço da. Quem construiu o calçamento da Rua da Praia (e de outras tantas ruas do Cone Sul)? In. Ana Lúcia Vellinho D'Angelo (org.) **Histórias de trabalho**. Porto Alegre: Universidade Estadual de Porto Alegre, 1996.